Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

República del Perú
Defensoría del Pueblo

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 0001-2025-DP/AAESP

El proyecto Vía Expresa Santa Rosa y la vulneración de derechos fundamentales

I. Competencia de la Defensoría del Pueblo:

El artículo 162 de la Constitución Política determina que la Defensoría del Pueblo tiene un mandato constitucional que le exige defender los derechos fundamentales de la persona y la comunidad, así como supervisar el correcto funcionamiento de las instituciones públicas. La mencionada disposición constitucional establece expresamente lo siguiente:

> ***Artículo 162.- Corresponde a la Defensoría del Pueblo defender los derechos constitucionales y fundamentales de la persona y de la comunidad****; y supervisar el cumplimiento de los deberes de la administración estatal y la prestación de los servicios públicos a la ciudadanía. El Defensor del Pueblo presenta informe al Congreso una vez al año, y cada vez que éste lo solicita. Tiene iniciativa en la formación de las leyes. Puede proponer las medidas que faciliten el mejor cumplimiento de sus funciones.* [Énfasis nuestro].

En esa misma línea, la Ley N° 26520, Ley Orgánica de la DP prevé que:

> ***Artículo 1.- A la Defensoría del Pueblo, cuyo titular es el Defensor del Pueblo, le corresponde defender los derechos constitucionales y fundamentales de la persona y de la comunidad,*** *y supervisar el cumplimiento de los deberes de la administración pública y la prestación de los servicios públicos.* [Énfasis nuestro].

Como se aprecia, la Defensoría del Pueblo debe velar por el correcto cumplimiento de las labores que lleve a cabo toda institución del Estado, ya que el ejercicio arbitrario de alguna competencia, atribución o función puede incidir negativamente en el ejercicio y/o goce de los derechos fundamentales de las personas, valores supremos que precisamente el Estado debe defender, en cumplimiento del mandato del artículo 44 de la Constitución.

Ahora bien, en atención a las atribuciones antes acotadas, este órgano constitucional puede -de oficio- emitir opiniones y/o recomendaciones sobre actos u omisiones de entidades públicas o de sus funcionarios que afecten o pongan en peligro la vigencia plena de algún derecho fundamental. Del mismo modo, está facultado para participar en procesos constitucionales mediante el envío de elementos provenientes de su propia investigación o, directamente, interponiendo demandas ante los órganos jurisdiccionales competentes.

Por ello, en virtud del tercer párrafo del artículo 17 de la Ley Orgánica de la Defensoría del Pueblo[1], cumplimos con aportar las consideraciones fácticas y jurídicas para sean tomadas en cuenta durante la discusión de las medidas de protección que se requieren en favor de los ciudadanos, considerando los derechos fundamentales que se alegan como amenazados con razón a la construcción de la Vía Expresa Santa Rosa.

[1] LEY ORGÁNICA DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO. Artículo 17: [...] Cuando un mismo hecho violatorio de derechos humanos esté siendo investigado por otra autoridad, funcionario, institución del Estado, el Defensor del Pueblo podrá tener acceso a las informaciones pertinentes. Asimismo, podrá aportar a las autoridades competentes los elementos provenientes de su propia investigación.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

II. Los *amicus curiae*:

La figura del *amicus curiae* en el ordenamiento jurídico procesal constitucional peruano permite que determinada persona, entidad pública o privada, nacional o internacional pueda intervenir en los procesos constitucionales reconocidos en nuestra Constitución Política, con el objetivo de ofrecer aportes técnicos o científicos especializados sobre la materia objeto de la controversia constitucional[2].

Sobre el particular, el Tribunal Constitucional ha señalado que:

> *"La institución procesal del amicus curiae, como lo ha dejado establecido este Tribunal en su jurisprudencia (...), está referida a la* ***persona física o jurídica que pone al servicio del juzgador su conocimiento técnico o especializado en relación con la materia litigiosa*** *de forma tal que, previa aquiescencia del juez o tribunal, coadyuva a una mejor resolución de la litis"*[3]

La participación del *amicus curiae* no genera una relación procesal en la controversia constitucional, ya que limita su actividad a presentar aportes relevantes que coadyuven a la resolución del caso por parte del juez del proceso. En esa misma línea, el TC ha manifestado lo siguiente:

> *"Corresponde advertir que los sujetos procesales como terceros, partícipes o* ***amicus curiae carecen de la condición de parte*** *y, en consecuencia, no pueden plantear nulidades o excepciones (fundamento 21 de la Sentencia 0025-2005-PI/TC y otro), ni pedidos de abstención de magistrados (fundamento 2 del Auto 0007-2007-PI/TC),* ***limitándose su actividad a aportar sentidos interpretativos relevantes, ya sea por escrito o verbalmente, en el acto de la vista de la causa"***[4] *[Resaltado nuestro].*

Dicha participación, además, es "*consecuencia lógica de una concepción de la Constitución como proceso público, que convierte a la misma en una norma que no se desvincula de la realidad y, al mismo tiempo, pretende ser una norma de consenso, en la cual deben verse reflejadas las distintas posiciones plurales*"[5].

Así, el presente *amicus curiae* es una forma de intervención de la Defensoría del Pueblo, que tiene fundamento normativo en el artículo 162 de la Constitución Política y el artículo 17 de nuestra Ley Orgánica, los cuales plantean como objetivo: *"(...) aportar, como 'amigo del tribunal', criterios técnico-jurídicos no vinculantes, útiles para una adecuada interpretación de los derechos fundamentales, con la finalidad de contribuir con la supremacía de la Constitución Política"*[6].

---

[2] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 0003-2015-PI/TC y 0012-2015-PI/TC (Acumulados), fundamento 2.

[3] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 01423-2013-PA/TC, fundamento 7.

[4] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 0003-2015-PI/TC y 0012-2015-PI/TC (Acumulados), fundamento 7.

[5] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 0009-2008-PI/TC, fundamento 2; y Expediente N° 0009-2008- PI/TC, fundamento 2.

[6] DEFENSORÍA DEL PUEBLO. *El amicus curiae: ¿qué es y para qué sirve? Jurisprudencia y labor de la Defensoría del*

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

En ese entendido, el artículo V del Título Preliminar del nuevo Código Procesal Constitucional (en adelante nuevo Código Procesal Constitucional) refiere que para participar como *amicus curiae* se debe observar los siguientes requisitos y/o características: i) no ser parte ni tener interés en el proceso; ii) contar con reconocida competencia e idoneidad sobre la materia que se le consulta; iii) su opinión es no vinculante; y iv) que la admisión al proceso corresponde al órgano jurisdiccional.

Al respecto, cabe resaltar que la Defensoría del Pueblo no es parte procesal ni se irroga dicha calidad procesal en los procesos que pudieran haberse abierto en relación con la situación analizada. De igual manera, su opinión -si bien no es obligatoria- se centra en ofrecer una tesis y sustento interpretativo sobre el respeto por los derechos fundamentales amenazados de los demandantes ante la pronta Ejecución del Proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20 I) en los distritos del Callao, la Perla y Bellavista de la provincia constitucional del Callao".

En anteriores ocasiones, el Tribunal Constitucional ha reconocido la importancia que tiene la Defensoría del Pueblo en la defensa de los derechos fundamentales y su inclusión vía *amicus curiae* en los procesos constitucionales. Por ejemplo, sobre la aceptación de mujeres embarazadas en los centros de formación de las Fuerzas Armadas, señaló:

> ***"Teniendo en cuenta cuál es el rol que ejerce la Defensoría del Pueblo (defender los derechos fundamentales de las personas y la comunidad, supervisar los deberes de la administración estatal así como la adecuada prestación de los servicios públicos) en nuestro país****; así como la opinión jurídica que ha expresado sobre la permanencia de las mujeres en estado de gestación en los Centros de Formación de las Fuerza Armadas, y la opinión especializada en torno al derecho a la igualdad vinculado a la protección y respeto que exigen otros derechos de las mujeres en toda sociedad democrática; las mismas que bien pueden ser de utilidad para el juez constitucional en la solución del presente caso,* ***este Tribunal Constitucional ratifica la participación de la Defensoría del Pueblo en calidad de amicus curiae"***[7] ***[Énfasis nuestro].***

En el proceso de amparo donde se analizó la distribución del anticonceptivo oral de emergencia, el Tribunal Constitucional sostuvo:

> ***"La Defensoría del Pueblo, de conformidad con su Ley Orgánica, es un organismo constitucional autónomo que tiene como mandato constitucional la defensa de los derechos fundamentales y/o constitucionales de la persona y de la comunidad, así como supervisar el cumplimiento de los deberes de la administración pública y la prestación de los servicios públicos. En este caso, la materia controvertida se encuentra vinculada con la protección de los derechos fundamentales a la salud y reproductivos de las mujeres****. En tal sentido, el Informe de Adjuntía N° 002- 2021-DP/ADM, de fecha 15 de febrero de 2021, se encuentra directamente vinculado con la materia controvertida.*

Pueblo. En: Serie Documentos Defensoriales. Lima: Documento 8, 2010, pp. 9 y 10.

[7] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 01423-2013-PA/TC, fundamento 9.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

> *Siendo ello así,* ***este Tribunal Constitucional advierte que la intervención de la Defensoría del Pueblo permitiría a este Tribunal contar con mayores elementos de juicio para mejor resolver****, por lo que corresponde su admisión al presente proceso en calidad de amicus curiae. […]"*[8]

En atención a todo lo expuesto, la Defensoría del Pueblo puede desarrollar *amicus curiae*, como el presente, el cual contiene argumentos jurídicos que pueden contribuir a resolver de una manera ponderada las pretensiones que se planteen en torno al proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa.

III. La demanda de los ciudadanos:

El 10 de junio del 2025, la Segunda Sala Civil del Callao[9] emitió la Resolución 7 por la cual se admitió a trámite la demanda de amparo presentada por diversos ciudadanos contra el proyecto de inversión para la construcción de la denominada "Vía Expresa Santa Rosa". De acuerdo a los demandantes, dicha obra amenaza el ejercicio de sus derechos fundamentales reconocidos expresamente en la Constitución, específicamente de los siguientes:

a. Derecho a no ser discriminado (artículo 2, inciso 2).
b. Derecho a la propiedad (artículo 2, inciso 16).
c. Derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida (artículo 2, inciso 22)
d. Derecho a la observancia del debido proceso (artículo 139, inciso 3).
e. Derecho a la educación (artículo 13).
f. Derecho a la salud (artículo 7).

En la demanda, los ciudadanos refieren que el proyecto que se pretende ejecutar implica la construcción de un viaducto elevado con 3 carriles de ida y 3 carriles de salida en la Av. Santa Rosa. Aducen que esta vía se encuentra actualmente pavimentada y con diversas áreas verdes en las cuales existirían más de diez mil árboles. Sostienen que la obra afectaría de forma directa a más de 50 799 pobladores del Callao e indirectamente a más de 591 357 habitantes en los tres distritos que atraviesa la avenida Santa Rosa.

En tal sentido, señalan que el proyecto generaría una situación de **discriminación indirecta**, pues bajo la excusa de generar una situación de avance y modernidad a Lima y Callao; con la obra solo se favorece a un grupo reducido de la población (pobladores de cuatro distritos de Lima: Magdalena, San Isidro, Miraflores y Barranco, así como, a los extranjeros) ya que tiene como único objetivo conectar la vía de la Costa Verde con el Aeropuerto, dejando a los pobladores del Callao en una situación de exclusión y desventaja en el ejercicio de sus derechos, frente a la a eliminación de alamedas, parques, retiro de árboles, depreciación de sus viviendas y comercios para dar paso a la ejecución de la precitada obra.

Aunado a ello, refieren que la afectación al **derecho de propiedad** se produciría en tanto la construcción de la vía expresa generaría una depreciación de los inmuebles aledaños a la zona, por la reducción de áreas verdes y la creación de focos de inseguridad en dicha vía, teniendo en cuenta que con la obra se produciría la disminución de la iluminación que

[8] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 00238-2021-PA/TC, fundamentos 5-6.
[9] En el expediente 01437-2024-0-0701-JR-CI-04, relator Huamaní Pumatanca.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

actualmente tiene la Av. Santa Rosa. Asimismo, existiría un impacto en las vías de evacuación en casos de desastres naturales o tsunamis.

En cuanto al **derecho de vivir en un ambiente adecuado y equilibrado para el desarrollo de la vida**, los demandantes refieren que a través del proyecto se tiene previsto eliminar los árboles de la alameda, cambiando un ecosistema verde por un espacio de cemento. Asimismo, el aumento de vehículos generará contaminación acústica y el incremento de partículas de monóxido de carbono y otros gases, lo que conlleva a la contaminación del aire del Callao, ello sumado a la inexistencia de espacios verdes que lo purifiquen pues se erradicarían cerca de 576 árboles, lo cual repercutirá en la salud de los pobladores.

Agregan que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones está llevando a cabo un proyecto de inversión sin que exista un estudio adecuado del impacto medioambiental de la obra, la cual perjudicará a los habitantes de zonas aledañas, lo que incluye a niños y personas en situación de vulnerabilidad.

En relación al **derecho al debido proceso administrativo**, los demandantes refieren que mediante Resolución Directoral N° 027-2020-MTC/20, Provías Nacional aprobó el estudio de Preinversión a nivel de perfil de la Avenida Santa Rosa (Ruta PE-20 I) que corresponde al proyecto de inversión "Creación (Construcción), de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20 I)", sin observar el debido procedimiento al consignar como problema central que sustentó el proyecto, la inadecuada circulación vehicular y, como causa directa de ello, el difícil desplazamiento de vehículos y el alto nivel de congestión accidental y contaminación ambiental.

Aunado a ello, los demandantes refieren que el proyecto se sustenta en información falsa e inexistente, siendo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones habría creado un problema público para dar origen al proyecto de inversión pública de la Vía Santa Rosa. Asimismo, mediante Resolución Ministerial N° 211-2016-MTC-01.02 del 5 de abril de 2016 se clasificó como ruta nacional a la avenida Santa Rosa en el Callao, pese a que no cumplió ninguno de los criterios legalmente establecidos.

En cuanto al impacto ambiental, refieren que detectaron más de 400 observaciones al Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado. Sin embargo, dicho estudio fue aprobado con Resolución Directoral N° 366-2024-MTC/16 sin absolver satisfactoriamente las observaciones presentadas formalmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo que repercute también en el ejercicio del debido procedimiento.

En relación al **derecho a la educación**, refieren que existen diversas instituciones educativas en zonas aledañas al proyecto, cuyos estudiantes se verían afectados por la ejecución de la obra. De acuerdo a los recurrentes, las altas concentraciones de contaminantes pueden afectar el proceso de aprendizaje de los niños.

Asimismo, respecto al riesgo del **derecho a la salud**, afirman que en zonas aledañas a la obra habita una población vulnerable, la cual se conforma por los integrantes del *Albergue Hogar De La Paz Hermanos De La Caridad,* personas con discapacidad social y mental que se verían afectadas por el ruido de la construcción de la vía y de los autos, una vez ejecutada.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

En atención a ello, mediante Resolución N° 7 del 10 de julio de 2025, se admitió a trámite el proceso de amparo presentado por los demandantes por parte de la Sala que representa.

IV. <u>El proyecto de obra: Vía Expresa Santa Rosa</u>:

1. **Antecedentes**. -

La Defensoría del Pueblo, desde su rol de colaborador crítico del Estado peruano, ha venido ejecutando una línea de trabajo relacionada con la accesibilidad al nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, desde mucho antes que fuera inaugurado en junio del 2025, preocupada por la ausencia de accesos peatonales, de transporte público y de conectividad con la ciudad en la que se ubica.

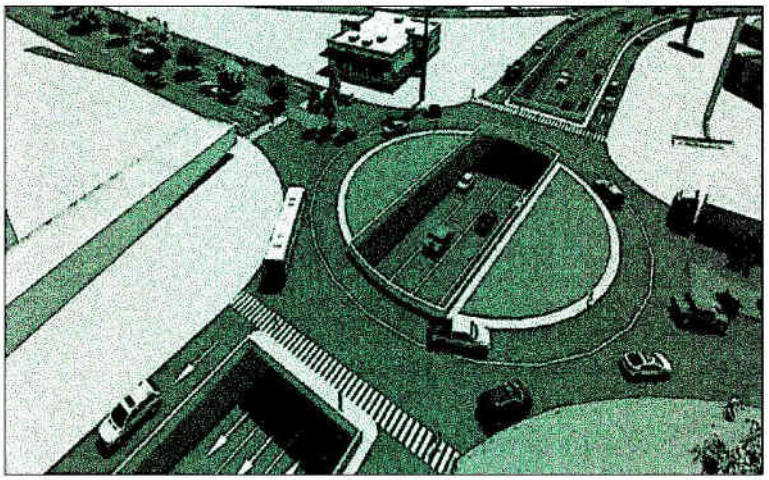
Producto de esta labor, se publicó el Informe Defensorial N° 251 "*El nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez: Impactos de una mala planificación en el ejercicio de derechos y la calidad de vida*"[10], el cual contiene el análisis de los aspectos más resaltantes del desarrollo de la concesión del aeropuerto internacional Jorge Chávez, en su relación con otros proyectos de relevancia (la Vía Expresa Santa Rosa y la Línea 4 del Metro de Lima y Callao). En dicho Informe se proponen posibles alternativas de solución destinadas a coadyuvar en la mejora de las condiciones del terminal aéreo, sus accesos y la infraestructura pública complementaria, para que su funcionamiento sea armónico con las demás actividades y contribuya a mejorar la calidad de vida.

Uno de los elementos que se abordó en dicho informe es el proyecto vial previsto a desarrollarse sobre la actual Av. Santa Rosa, Callao, que atraviesa los distritos del Cercado, Bellavista y La Perla; el cual abarca dos componentes: la construcción de un puente nuevo, a denominarse "puente Santa Rosa" y que daría acceso al nuevo aeropuerto, conectando sus vías internas con la Av. Morales Duárez, sobre el río Rímac, a la altura de la Av. Santa Rosa.

[10] El Informe Defensorial N° 251 se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2025/09/Informe-Defensorial-n.%C2%B0-251.pdf (revisado: 26.09.2025).

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

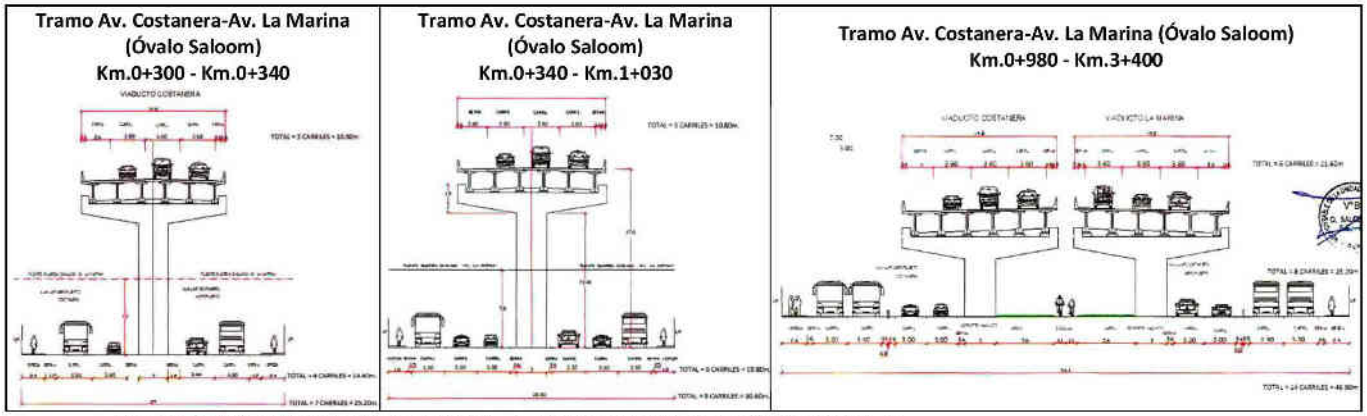
Cuadro N° 1.
Diseño del puente Santa Rosa. Estudio de factibilidad del proyecto, 2017



Fuente: Estudio de factibilidad del proyecto Puente Santa Rosa, accesos, rotonda y paso a desnivel. Intervención propia

El segundo componente consiste en un viaducto elevado de 3,67 Km. de longitud por sobre la actual Av. Santa Rosa, que iniciaría en la Av. Morales Duárez y concluiría en la Costa Verde.

Cuadro N° 2.
Diseño geométrico del proyecto Vía Expresa Santa Rosa. Callao, 2024.


Tramo Av. Costanera-Av. La Marina (Óvalo Saloom)
Km.0+300 - Km.0+340
Tramo Av. Costanera-Av. La Marina (Óvalo Saloom)
Km.0+340 - Km.1+030
Tramo Av. Costanera-Av. La Marina (Óvalo Saloom)
Km.0+980 - Km.3+400

Fuente: CUI 2473375 (Formato N° 07-A - Sustento del Análisis de Sostenibilidad)

En dicho Informe, se concluyó que la decisión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que el aeropuerto opere bajo la figura de "terminal único" (adenda 7, del 2017, al contrato de concesión del aeropuerto internacional), fue consolidada con la aprobación del plan de desarrollo aeroportuario, que materializa la idea del terminal único con acceso por la Av. Morales Duárez (2018). Sin embargo, este acuerdo ha producido un conjunto de consecuencias, como los riesgos en la accesibilidad del aeródromo y, con ello, perjuicios para los propios usuarios aeroportuarios como en los residentes y usuarios habituales de las vías y servicios ubicados en las Av. Santa Rosa, Morales Duárez y Faucett.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Asimismo, se señaló la necesidad de que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones construya el puente Santa Rosa, puesto que los puentes provisionales que actualmente se encuentran en servicio sólo tienen dos carriles por sentido, frente a los ocho que tenía el antiguo terminal y, además, no tienen vías peatonales para el ingreso a pie.

Adicionalmente, el Informe requería al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que evalúe suspender el proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20I) en los distritos de Callao, La Perla y Bellavista de la Provincia Constitucional del Callao - Departamento de Callao" (CUI 2473375), debido al posible perjuicio directo a las familias que residen en la Av. Santa Rosa, a los pacientes y estudiantes del hospital y centros educativos y universidad asentados en dicha avenida, puesto que la vía elevada que se ha proyectado incrementaría los niveles de contaminación y ruido, además de rebajar la calidad urbanística.

Sobre el proyecto vial, se argumentó la presencia de riesgos en el contrato de Estado a Estado suscrito el 27.05.2021, con el país de Francia, entre Provías Nacional y Egis Villes Et Transports Sucursal del Perú - EGIS, para la ejecución del proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20I) en los distritos de Callao, La Perla y Bellavista de la Provincia Constitucional del Callao - Departamento de Callao" (CUI 2473375), debido a que se identificaron causales para la posible resolución del contrato, ya que dos empresas vinculadas a EGIS se encuentran inhabilitadas por el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, en razón de prácticas fraudulentas, corruptas, colusorias, coercitivas u obstructivas.

No obstante, de las acciones defensoriales se advierte la voluntad de continuar con la ejecución del proyecto, lo cual representa una gran preocupación para la Defensoría del Pueblo, en tanto se advierte la vulneración, por parte del Estado, de un conjunto de derechos fundamentales que es necesario proteger.

2. **Alcances sobre la categorización de la Avenida Santa Rosa. –**

La reclasificación vehicular de la Av. Santa Rosa, de vía urbana de tipo arterial[11] de la Municipalidad Provincial del Callao[12] a vía nacional a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se dio mediante Resolución Ministerial N° 211-2016-MTC/01.02[13]. Esta resolución dispuso que la referida vía, en el tramo: Emp. PE-20 B (Av. Morales Duárez) - Av. Santa Rosa - Emp. CL-100 (Av. Costanera) conformase la nueva ruta nacional de código PE-20I (artículo 1), a la que se le incluía el futuro puente de acceso al aeropuerto internacional Jorge Chávez como parte de dicha vía (artículo 2).

De acuerdo a lo establecido en la mencionada resolución ministerial, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitó a la Municipalidad Provincial del Callao la clasificación

[11] Una vía arterial es aquélla que lleva apreciables volúmenes de tránsito vehicular entre áreas principales de generación de tránsito y a velocidades medias de circulación, por lo que puede requerir pasos a desnivel a grandes distancias (si los volúmenes de tránsito lo justifican) y carriles adicionales para volteos que permitan aumentar la capacidad de la vía, en donde el transporte público de pasajeros debe desarrollarse preferentemente por buses y por calzadas exclusivas o carriles segregados y con paraderos debidamente diseñados para minimizar las interferencias con el tránsito directo. Adicionalmente, debe tener preferentemente vías de servicio laterales para el acceso a las propiedades (Ordenanza N° 014-2003 de la Municipalidad Provincial del Callao, publicada: 17.09.2003).
[12] Ordenanza N° 046-2009 de la Municipalidad Provincial del Callao (publicada: 05.10.2009).
[13] Publicada el 09.04.2016.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

de la vía Santa Rosa como nacional, debido a que permite articular el citado aeropuerto con las provincias de Lima y Callao[14].

El fundamento legal en el que se apoya la reclasificación son los artículos 6, 8 y 9 del entonces vigente Reglamento de Jerarquización Vial (Decreto Supremo N° 017-2007-MTC[15]), de acuerdo a los cuales la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras correspondía a la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del referido ministerio, en función de los criterios de jerarquización establecidos en el artículo 8. Entre dichos criterios, se señala que **forman parte de la red vial nacional, las carreteras que cumplan con *"Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas nacionales"*.** [Resaltado nuestro]

Al respecto, debemos señalar que existe una distinción precisa entre vías urbanas y carreteras. En efecto,

> *"La infraestructura vial es el conjunto de vías de comunicación compuestas por caminos públicos destinados al libre tránsito terrestre. En el Perú, la infraestructura vial se divide en dos grandes categorías: red vial[16] (carreteras) y vías urbanas (avenidas, calles, pasajes y jirones de una ciudad o pueblo) (...). Es pertinente recordar que la red vial vecinal no se refiere a las calles y avenidas[17] de cada distrito y provincia, sino a las carreteras rurales[18] de competencia de los respectivos gobiernos locales"*[19].

Las vías urbanas, por el contrario, son de competencia de las municipalidades provinciales (las vías multidistritales indispensables para el transporte y la comunicación de la provincia, tales como los corredores viales, vías troncales, puentes, etc.) y distritales (vías vecinales indispensables para el transporte y la comunicación del distrito, sean pistas o calzadas, calles, puentes, entre otros), de conformidad con lo estipulado en el artículo 79 de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972.

Conforme a lo expuesto, las vías urbanas (vías de centros poblados) no forman parte de las redes viales de carreteras. Su construcción, conservación, mantenimiento y rehabilitación corresponde a la municipalidad (provincial o distrital) de la jurisdicción. Por otra parte, la construcción, conservación, mantenimiento y rehabilitación de las carreteras, según su

---

[14] La Municipalidad Provincial del Callao accedió a este pedido, mediante Ordenanza N° 008-2014 (publicada. 01.05.2014).

[15] Este Reglamento ha sido derogado y sustituido por el Decreto Supremo N° 015-2024-MTC (publicado: 14.09.2024).

[16] La red vial se subdivide en: nacional (de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones), regional (de competencia de los gobiernos regionales) y vecinal (de competencia de los municipios).

[17] Las vías urbanas son las arterias o calles conformantes de una red vial de una ciudad o centro poblado que no es integrante del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento dicta las normas técnicas para la construcción de las vías urbanas.

[18] Las carreteras son los caminos comprendidos en el SINAC, destinados al tránsito de vehículos motorizados de al menos dos ejes, cuyas características geométricas (pendientes longitudinal y transversal, sección transversal, superficie de rodadura, etc.) deben cumplir las normas técnicas vigentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

[19] Defensoría del Pueblo, Informe Defensorial N° 001-2024-DP/AMASPPI, La concesión Vías Nuevas de Lima otorgada a Rutas de Lima S.A.C. Lecciones que debemos aprender, febrero del 2024, Capítulo I (disponible en: https://www.defensoria.gob.pe/wp- content/uploads/2024/02/la-concesion-vias-nuevas-de-lima-otorgada-a-rutasde-lima-lecciones-2024.pdf, revisado: 16.04.2024).

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

jerarquización (red vial local, regional o nacional) es competencia del respectivo gobierno local, regional o nacional.

En consecuencia, consideramos que no debió aplicarse el Reglamento de Jerarquización Vial (Decreto Supremo N° 017-2007-MTC)[20], actualmente derogado, puesto que se refiere específicamente a la clasificación de carreteras y no de vías urbanas, como es el caso de la Av. Santa Rosa, cuyo recorrido se circunscribe a la provincia del Callao. De ahí que no exista base legal para la clasificación de la Vía Santa Rosa como ruta nacional.

Por otro lado, mediante Resolución Ministerial N° 115-2024-MTC/01.02[21] se estableció el derecho de vía[22] de la Av. Santa Rosa (clasificada como ruta nacional PE-20I), en cuyo anexo 2 se puede percibir la alta densidad urbana que existe en las inmediaciones de la vía pública, especialmente la existencia de alamedas arboladas, viviendas unifamiliares y condominios en toda su extensión, así como la existencia de una universidad y hospital.

Cabe precisar que la Resolución Ministerial N° 115-2024-MTC/01.02 fue modificada por Resolución Ministerial N° 419-2025-MTC/01.02. Sin embargo, los anexos de esta última no han sido publicados en sede digital, contraviniendo lo que la propia resolución indica y las disposiciones relativas a la publicidad de las normas (Decreto Supremo N° 009-2024-JUS).

V. <u>Las intervenciones defensoriales</u>:

1. Intervenciones de la Oficina Defensorial del Callao - OD Callao. –

En el marco de nuestras funciones, la Defensoría del Pueblo ha atendido diversos pedidos de intervención ciudadana en atención al Proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20 I) en los distritos del Callao, La Perla y Bellavista de la provincia constitucional del Callao". A continuación, destacamos un conjunto de expedientes relacionados con la materia.

Cuadro N° 3.
Expedientes tramitados por la Oficina Defensorial del Callo, en relación con el proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa

Año	Expediente Defensorial	Sumilla del pedido de intervención	Actuaciones defensoriales
2024	0102-2024-002197	Representante del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa,* solicitó nuestra intervención ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por la omisión de dar respuesta a su pedido del 06.07.2024, por el cual requirió la revisión el EIA de la Vía Expresa Santa Rosa,	Producto de nuestras acciones defensoriales, el MTC nos informó que mediante Resolución Directoral N° 366-2024-MTC/16 (23.06.2024), se aprobó el Estudio de Impacto Ambiental semi detallado (EIA-sd) del proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20I) en los distritos de Callao, La Perla y Bellavista de la provincia constitucional del Callao,

[20] El actual reglamento (aprobado por Decreto Supremo N° 015-2024-MTC) contiene disposiciones semejantes al Decreto Supremo N° 017-2007-MTC.
[21] Publicada el 15.03.2024.
[22] El derecho de vía es la franja de terreno dentro del cual se encuentra comprendida la calle o carretera y todos los elementos que la conforma.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Año	Expediente Defensorial	Sumilla del pedido de intervención	Actuaciones defensoriales
		argumentando que se aprobó con el sustento de normativa derogada.	departamento de Callao" (Código Único de Inversiones 2473375), habiéndose levantado las observaciones realizadas con opinión vinculante, cumpliendo de esta manera con las normas ambientales correspondientes.
2024	0102-2024-001439	Representante del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa*, presentó queja contra la Municipalidad Distrital de Bellavista, debido a la falta de atención a su pedido de fecha 12.02.24, referido a sanción y suspensión de autorización a empresa que realiza trabajos para ENEL, así como pedido de reunión para clarificar la postura de nuestra Municipalidad ante la Vía Expresa Santa Rosa.	En atención a nuestras acciones defensoriales, la Municipalidad de Bellavista da cuenta de las acciones de fiscalización realizadas en las que se advierte que la empresa Enel Distribución Perú S.A.A. incumplió con: "12. Uso obligatorio de cartel de obra que identifique a la empresa que ejecuta la obra, indicando el inicio y término de la misma, así como el número de autorización y/o documento que le faculte a hacer uso de la vía pública". En inspección en campo el 22.02.2024 se observó que la obra no ha sido culminada, dejando veredas rotas y trabajos inconclusos, pese a que el plazo de vigencia de la autorización N°023-2024-MDB-GDU-SGOPEP venció el 21.02.2024. En ese sentido, se recomendó elevar el informe a la Gerencia de Fiscalización y Control para que continúe el proceso administrativo sancionador correspondiente. Sin perjuicio de ello, la OD Callao recomendó brindar atención al pedido de los recurrentes, en el que además de la denuncia, se requiere llevar a cabo una reunión para conocer la posición de la Comuna de Bellavista respecto al proyecto de inversión.
2024	0102-2024-002161	Recurrente, en representación del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa* solicita intervención ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por la falta de atención a su pedido del 02.12.2023, por el cual requirió información puntual sobre el Proyecto Vía Expresa Santa Rosa.	Producto de nuestras acciones defensoriales, el MTC informó que el "Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil de la Av. Santa Rosa (Ruta PE-20 I)" fue aprobado con Resolución Directoral N° 027-2020-MTC/20 (17.01.2020). El Estudio de Preinversión cuenta con la conformidad de los especialistas correspondientes y cumple con la Directiva N° 001-2019-EF/63.01 del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. Además, refirieron que el sustento técnico del proyecto VESR se basa en los resultados del estudio de tráfico del Perfil del Proyecto Vía Expresa Santa Rosa, que indica que como consecuencia de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se prevé que para el año 2040, sin la construcción de una vía expresa, el nivel vehicular a nivel calle sería de más de 60 mil veh/día. Con ello, la capacidad de la Av. Santa Rosa se vería superada y, en consecuencia, se

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Año	Expediente Defensorial	Sumilla del pedido de intervención	Actuaciones defensoriales
			tendría una saturación en las intersecciones y las vías perpendiculares que abastecen al aeropuerto y al puerto del Callao.
2024	0102-2024-002160	Representante del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa* solicita intervención ante la Municipalidad Provincial del Callao, por la falta de atención a su pedido del 11 de junio, por cual requieren continuar con reuniones a fin de abordar la problemática de la Vía Expresa Santa Rosa.	En el presente caso, la OD Callao realizó dos pedidos de información respecto a la solicitud de intervención defensorial. Ante la falta de respuesta por parte de la Comuna, se recomendó e instó a la atención de los pedidos del Colectivo; sin embargo, no se obtuvo respuesta alguna. El caso fue concluido con el compromiso de seguimiento de las actuaciones de persuasión.
2024	0102-2024-000780	Representante del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Ros*a para que se atienda dentro del plazo legal su escrito presentado el 20 de marzo del 2024 (Carta 04-NOVESR-MTC) mediante el cual presenta "reconsideración a las observaciones sobre el EIA del Proyecto Vía Expresa Santa Rosa". Asimismo, presentó Carta 05-NOVESRSR-MTC-2024 del 22 de marzo del 2024 donde incorpora nueva evidencia a su recurso de reconsideración.	Como producto de las actuaciones defensoriales, el MTC informó que, mediante Memorando N° 0730-2024-MTC/16, la DGAAM trasladó a la Dirección de Control y Calidad de Provías Nacional, los documentos: Carta N° 04- NOVESRMTC-2024 (E-148523-2024) y la Carta N° 05-NOVESR-MTC-2024 (E-155058-2024) del Colectivo, a fin de que remitan la información solicitada y su pedido sea atendido. Finalmente, con Oficio N° 0876-2024-DP/OD-CALLAO, recomendamos al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que se brinde respuesta al escrito de reconsideración a las observaciones sobre el estudio de impacto ambiental del Proyecto Vía Expresa Santa Rosa.
2024	0102-2024-000203	La OD Callao impulsó una intervención de oficio ante el MTC, al tomar conocimiento, a través de redes sociales, del pronunciamiento emitido por el Sindicato Unitario de Docentes de la UNAC en contra del proyecto Vía Expresa de la Av. Santa Rosa, propuesto por el MTC a través de Provías, solicitando que las autoridades revisen de manera integral las implicancias de dicho proyecto en desmedro de la ciudadanía. De forma específica, manifestaron, entre otros aspectos, lo siguiente: 1) La obra generará embotellamiento al reducirse los tres carriles del viaducto de la zona de Bellavista a dos carriles en la zona de La Perla y luego a un solo carril al acceder a la Costa Verde. 2) Es esencial mantener la entrada por la Avenida Faucett para garantizar un	Como resultado de las actuaciones defensoriales, Provías Nacional - MTC, informó de la evaluación efectuada en atención al pronunciamiento emitido por el Sindicato Unitario de Docentes de la Universidad Nacional del Callao - SUDUNAC - contra el Proyecto "Vía Expresa de la Avenida Santa Rosa", conforme a lo siguiente: El Proyecto de VESR es producto de la planificación del MTC en relación con la ampliación de capacidad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Busca una solución integral, no solo para transporte privado, sino también para el transporte público que potencialmente usará la vía expresa para el acceso al aeropuerto. Este Proyecto comprende, entre otros aspectos: • Propuesta de un viaducto que soportará más de 55 mil vehículos al día, permitiendo tener un tráfico controlado a nivel calle y del viaducto y ejecutar una reorganización y mejora urbana y paisajística a nivel calle es una solución favorable para la población del Callao, tanto técnica, ambiental y económicamente. • Al estar el flujo vehicular subdivido en dos

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Año	Expediente Defensorial	Sumilla del pedido de intervención	Actuaciones defensoriales
		acceso eficiente a los usuarios. 3) El gasto público debe optimizarse, teniendo como orientación principal favorecer a la mayor parte de la población. 4) De acuerdo a la información vertida por la empresa que realiza los estudios de asistencia técnica, la construcción del viaducto concentrará un flujo vehicular estimado de setenta mil vehículos diarios, lo que generará impactos ambientales, incluyendo ruido y contaminación del aire, afectando a diversos estudiantes. 5) El proyecto contempla limitar accesos y áreas de escape. Se pretende bloquear el acceso a la Avenida la Paz y Atahualpa en distrito de La Perla, limitando el uso de estas vías como áreas de escape en situaciones de emergencia. 6) En las Audiencia Publicas, los vecinos del Callao, expresaron su oposición a la construcción de este proyecto y las observaciones realizadas por los vecinos no fueron adecuadamente respondidas por la empresa encargada de realizar los estudios de impacto ambiental y de ingeniería, así como por el MTC. 7) El proyecto no toma en cuenta al ciudadano como centro de toda política pública como son proyectos de infraestructura. Finalmente, el Sindicato insta a las autoridades a no continuar con dicho proyecto y revisar las implicancias técnicas, ambientales y sociales de la obra.	niveles obras a nivel calle y la vía expresa propiamente, los gases emitidos por los vehículos también serán distribuidos: la dispersión de partículas no generaría una acumulación en una sola zona. • La evacuación en caso de sismos se realiza hacia las zonas seguras disponibles y establecidas por INDECI, habitualmente hacia el exterior de las edificaciones usando áreas de la vía pública. Asimismo, informaron que se realizaron 2 talleres participativos, 3 Audiencias Públicas para informar a los ciudadanos sobre los resultados de los estudios de impacto ambiental y de ingeniería. Aunado a ello, el MTC, a través de PROVÍAS NACIONAL, suscribió un convenio de cooperación interinstitucional con la Universidad Nacional del Callao (UNAC), con el objetivo de colaborar, apoyar y transferir conocimiento técnico y tecnológico en la gestión de proyectos de infraestructura vial. PROVÍAS NACIONAL, a través de PMO VÍAS, Oficina de Gestión de Proyectos, desarrollará e implementará actividades educativas.
2024	0102-2024-002158	Representante del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa*, solicita intervención ante el MEF debido a la falta de atención de su pedido de sustento de calidad del estudio de pre inversión del Proyecto y su inclusión en el PNISC.	El MEF mediante Oficio N° 0598-2024-EF-63.041, informa respecto al requerimiento formulado: Refiere que las consultas deben formularse identificando el código SNIP/CUI de la inversión y su denominación. Asimismo, establece que de acuerdo al marco de las disposiciones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), corresponde a cada entidad desarrollar las fases de Programación Multianual de Inversiones, Formulación y Evaluación, así como la de Ejecución y Funcionamiento; siendo responsabilidad de la Oficina de Programación

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Año	Expediente Defensorial	Sumilla del pedido de intervención	Actuaciones defensoriales
			Multianual de Inversiones (OPMI), la Unidad Formuladora (UF) y la Unidad Ejecutora de Inversiones (UEI), su formulación para la declaratoria de viabilidad de los proyectos de inversión o aprobación de las Inversiones de Optimización, de Ampliación Marginal, de Rehabilitación y de Reposición (IOARR), así como la ejecución de las mismas. Con ello, se brinda atención a su pedido.
2024	0102-2024-002159	Representante del *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa* solicitó intervención ante la Contraloría General de la Republica - CGR, debido a que el 23 de febrero de 2024, el Colectivo interpuso una denuncia por supuestas irregularidades en la gestión del Megaproyecto "Vía Expresa Santa Rosa"; sin atención alguna.	Realizadas las gestiones defensoriales, la CGR informó que la Subgerencia de Control de Megaproyectos, realizó la evaluación de la documentación remitida por Provías Nacional respecto de los presuntos hechos irregulares comunicados por el Colectivo Ciudadano, relacionados a la aprobación del Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil de la Av. Santa Rosa (RutaPE-20I); precisando lo siguiente: i) Con relación a la reclasificación de ruta de la Av. Santa Rosa y la elaboración, revisión y aprobación del Estudio de Impacto Ambiental, no se advirtieron evidencias de presuntos hechos irregulares, debiendo desestimarse estos extremos de la denuncia. ii) Con relación a la justificación del proyecto, elaboración y aprobación del estudio de pre inversión, se solicitó información adicional a Provías Nacional con la finalidad de determinar objetivamente si corresponde o no la ejecución del servicio de auditoría en este extremo. iii) Con relación a los presuntos hechos irregulares relacionados al Incremento de presupuesto de la inversión, la Subgerencia de Control de Megaproyectos señaló que no resulta oportuno realizar una auditoría de cumplimiento al proyecto en esta etapa, debido a que el estudio definitivo de la obra no se encontraba aprobado, por lo que no se podía determinar si el incremento del presupuesto era razonable o no.
2024	0102-2024-003480	Recurrente solicitó nuestra intervención ante la Municipalidad Provincial del Callao debido a que el 02.06.2024 (Expediente N° 2024-0140587) presentó escrito solicitando donación de árboles para el mejoramiento de la Av. Santa Rosa, sin que hasta la fecha se le brinde atención.	Realizadas las gestiones defensoriales, se recomendó a la máxima autoridad de la Municipalidad Provincial del Callao, que se cumpla con brindar atención debidamente sustentada y motivada a la solicitud de donación de árboles para el mejoramiento de la avenida Santa Rosa. El caso aún se encuentra en seguimiento a la atención de recomendaciones.
2025	0102-2025-002315	Recurrente presenta queja contra la Universidad Nacional del Callao,	Caso en trámite. La Oficina Defensorial del Callao recomendó a la UNAC cumpla con atender el

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Año	Expediente Defensorial	Sumilla del pedido de intervención	Actuaciones defensoriales
		debido a la falta de atención de su pedido de pronunciamiento técnico sobre los impactos ambientales que podría generar la ejecución del Megaproyecto Vía Expresa Santa Rosa.	pedido ciudadano.
2025	0102-2025-002316	Representante de *Colectivo Callao le dice No a la Vía Expresa Santa Rosa,* presentó un pedido de intervención ante el Gobierno Regional del Callao, debido a que con fecha 09.01.25, requirieron una audiencia; sin embargo, no hubo atención alguna al pedido.	Caso en trámite. Se recomendó al Gobierno Regional del Callao, que cumpla con brindar respuesta debidamente sustentada y motivada a la solicitud de audiencia, presentada por el Colectivo.

Fuente: Sistema de Información Defensorial - SID versión 3.
Elaboración propia.

2. Intervenciones de Adjuntía de Lucha contra la Corrupción, Transparencia y Eficiencia del Estado - ALCCTEE.-

De otro lado, el 19 de junio de 2024, la Adjuntía remitió el Oficio N° 0046-2024-DP/ALCCTEE a la Subgerencia de Control de Megaproyectos de la Contraloría General de la República. Se solicitó información sobre el estado situacional de la denuncia presentada por el Colectivo Ciudadano "Callao le dice NO a la Vía Expresa Santa Rosa" ante la Contraloría General de la República (Registro de Denuncia N° GX.2024.0003004, del 23 de febrero de 2023); y si con respecto a los hechos descritos en dicha denuncia se viene desarrollando o se tiene previsto desarrollar servicios de control con la finalidad de identificar presuntas responsabilidades de diversa índole.

Asimismo, se solicitó información en relación a tres informes de hito de control, específicamente sobre: i) las acciones adoptadas respecto a las situaciones adversas identificadas en el Informe de Hito de Control N° 25902-2023-CG/MPROY-SCC[23] y en el Informe de Hito de Control N° 4780-2024- CG/MPROY-SCC[24], las cuales aún no habían sido corregidas; y, ii) pedir información sobre el Informe de Hito de Control N° 14675-2024-CG/MPROYSCC[25] para conocer si las situaciones descritas en el mismo habían sido corregidas.

[23] La situación adversa fue: La aprobación del Expediente Técnico final del EDI y la obtención de la Certificación Ambiental del Proyecto Vía Expresa Santa Rosa, no han sido culminados, encontrándose con plazos contractuales vencidos, lo cual genera incertidumbre en la finalización de la Fase 2 (Estudios de Ingeniería) e inicio de la Fase 3 (construcción). Asimismo, el cronograma de Asistencia Técnica no concuerda con el cronograma del Consultor del EIA, impidiendo el control de plazos.

[24] La situación adversa fue: Actividades de la Fase 2 del cronograma de ejecución de servicios no concluidas dentro del plazo programado, incumplen lo establecido en la adenda N° 5 del Contrato de Estado a Estado; situación que genera impacto en los plazos de la Fase 3, ocasionando posibles ampliaciones de plazo y mayores costos para el Estado.

[25] Las situaciones adversas fueron: 1. Actividad de gestión de autorización de tala y reubicación de árboles no contemplado en el Cronograma del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) del proyecto y falta de claridad en determinar el responsable de dicha gestión, incumple lo establecido en el Acuerdo para la elaboración del EDI, situación que dificultaría el seguimiento y control de dicha actividad, restringiendo la ejecución de tala y reubicación. 2. Demora en la suscripción de Adenda entre Provías Nacional y Consorcio Santa Rosa, para la elaboración del diseño de reubicación de redes de Sedapal, incumple lo establecido en el Convenio N° 030-2023-

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Mediante Oficio N° 000831-2024-CG/GRI del 10 de julio de 2024, la Contraloría remitió la Hoja Informativa N° 000033-2024-CG/MPROY, en la que informó sobre el estado situacional de las situaciones adversas contenidas en los referidos informes de hito de control, reportándose que dos de ellas se encontraban no corregidas y una desestimada[26].

Posteriormente, el 16 de julio de 2024, a través del Oficio N° 0048-2024-DP/ALCCTEE, la Adjuntía realizó las siguientes recomendaciones al Ministerio de Transporte y Comunicaciones:

i) Disponer, en el más breve plazo posible, la adopción de las acciones concretas inmediatas para la corrección de las situaciones adversas identificadas en Informes de Hito de Control N° 25902-2023-CG/MPROY-SCC y N° 4780-2024-CG/MPROY-SCC, que a la fecha no han sido corregidas por Provías Nacional.
ii) Disponer, en el más breve plazo posible, la evaluación de las posibles responsabilidades, respecto de las situaciones adversas de los informes señalados en el párrafo precedente que a la fecha no han sido corregidas, en la medida que los plazos previstos para su corrección han vencido en exceso.
iii) Disponer que Provías Nacional efectúe el seguimiento permanente, oportuno y documentado de la gestión de las autorizaciones a cargo del contratista, entre ellas las referidas a la reubicación y tala de árboles y gestión de interferencias de servicios públicos (reubicación de redes de Sedapal), con la finalidad evitar posibles gastos económicos no previstos para el Estado.

En respuesta, mediante el Oficio N° 1806-2024-MTC/04 del 05 de agosto de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió el Informe N° 263-2024-MTC/20.7, a través del cual señaló que:

i) En referencia a la primera recomendación, la Dirección Ejecutiva de Provías Nacional solicitó a la Dirección de Gestión de Proyectos la atención de los Informes de Hito de Control subsistentes respecto al proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20I)".
ii) Respecto a la segunda recomendación, comunicó a la Secretaría Técnica de Procedimiento Administrativo Disciplinario (STPAD) para que realice el deslinde de responsabilidades administrativas disciplinarias.
iii) Con respecto a la tercera recomendación, solicitó a la Dirección de Gestión de Proyectos implemente la recomendación de la Defensoría del Pueblo.

3. **El derecho a gozar de un medio ambiente sano y equilibrado**. -

El derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida se encuentra regulado en el inciso 22 del artículo 2 de la Constitución Política. Este

---

MTC/20; situación que generaría retrasos en el diseño y ejecución de la obra del proyecto.

[26] Provías Nacional desestimó la situación adversa contenida en el Hito de Control N° 14675-2024-CG/MPROYSCC, por considerar que la actividad de "*gestión y autorización de tala y reubicación de árboles*", es obligación del contratista y no de Provías Nacional.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

artículo forma parte de la denominada "Constitución Ecológica", la cual "*no es otra cosa que el conjunto de disposiciones de nuestra Constitución que fijan las relaciones entre el individuo, la sociedad y el medio ambiente, tema que ocupa un lugar medular en nuestra Ley Fundamental.*"[27]

A entender del Tribunal Constitucional, nuestra Constitución Ecológica se presenta como un derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano, el cual constituye un derecho exigible en vía judicial; y como un conjunto de obligaciones impuestas a las autoridades y a los particulares.

En efecto, los titulares del derecho a gozar de un medio ambiente sano y equilibrado "*es el ser humano considerado en sí mismo, con independencia de su nacionalidad o, acaso, por razón de la ciudadanía. Sin embargo, no es sólo un derecho subjetivo, sino que se trata también de un derecho o interés con caracteres difusos, en el sentido de que es un derecho que lo titularizan todas y cada una de las personas.*"[28]

En otras palabras, el Tribunal[29] ha sido claro al señalar que los titulares de este derecho son todas y cada una de las personas, pues es un derecho de carácter difuso, por lo que todos los miembros de un grupo o categoría determinada son sus titulares. Teniendo en cuenta la naturaleza de derecho difuso, el Tribunal Constitucional señaló que:

> *"La modificación legislativa solo supone la eliminación de disposiciones que en* ***nada impiden a la ciudadanía y a cualquier involucrado buscar la tutela de derechos fundamentales de carácter colectivo y difuso****, en tanto no exista una disposición expresa en el Nuevo Código Procesal Constitucional que impida ello.* ***Esta interpretación, además, encuentra sustento****: i) en el* ***artículo 82 del TUO del Código Procesal Civil,*** *aplicable supletoriamente a los procesos constitucionales de la libertad en virtud del segundo párrafo del artículo IX del Título Preliminar del Nuevo Código Procesal Constitucional; ii) así como en el* ***principio pro actione*** *que establece que, ante la duda, los requisitos y presupuestos procesales siempre deberán ser interpretados en el sentido más favorable a la plena efectividad de los procesos constitucionales (Cfr. STC. Expediente 03996-2013-PA/TC, fundamento 4)".*[30]

En ese sentido, pese a la modificación del artículo 40 del nuevo Código Procesal Constitucional queda claro que cualquier persona puede accionar judicialmente cuando ve vulnerado o amenazado un derecho de carácter difuso, como el derecho a gozar de un medio ambiente sano y equilibrado.

De otro lado, en cuanto a los obligados, si bien el principal llamado a garantizar este derecho fundamental es el Estado, y todas las autoridades, "*también es verdad que no se trata del*

[27] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 03610-2008-AA/TC, fundamento 33.
[28] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 00018-2001-AI/TC, fundamento 6.
[29] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 1757-2007-PA/TC, fundamento 9.
[30] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 00892-2019-PHC/TC, fundamento de voto del magistrado Eloy Espinosa-Saldaña.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

único sujeto responsable, pues ciertamente a todas las personas les corresponde respetar y proteger el ambiente."[31]

De igual manera, ha sido la jurisprudencia del Tribunal Constitucional la que ha desarrollado el contenido constitucionalmente protegido de este derecho fundamental. Así, en el Expediente N° 01272-2015-AA/TC, el Colegiado determinó que el contenido del derecho fundamental a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida de la persona, está conformado por los siguientes elementos:

a. el derecho a gozar de ese medio ambiente y
b. el derecho a que ese medio ambiente se preserve.

Al respecto, el Tribunal Constitucional ha determinado que dicho derecho *"comporta la facultad de las personas de* ***poder disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y armónica;*** *y, en el caso de que el hombre intervenga, no debe suponer una alteración sustantiva de la interrelación que existe entre los elementos del medio ambiente.* ***Esto supone****, por tanto,* ***el disfrute no de cualquier entorno, sino únicamente del adecuado para el desarrollo de la persona y de su dignidad.*** *De lo contrario, su goce se vería frustrado y el derecho quedaría, así, carente de contenido"*[32]. [Resaltado nuestro]

Aunado a lo señalado, la protección a gozar de un medio ambiente sano y equilibrado también ha sido reconocida en el sistema interamericano de derechos humanos, a través del artículo 11 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales - Protocolo de San Salvador[33], el cual dispone que:

"1. Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos.
2. Los Estados parte promoverán la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente."

Al respecto, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha desarrollado también la dimensión individual y colectiva de este derecho, así como su interrelación con otros derechos humanos. En la Opinión Consultiva OC-23/17, la Corte IDH señaló[34]:

"El ***derecho humano a un medio ambiente sano se ha entendido como un derecho con connotaciones tanto individuales como colectivas****. En su dimensión colectiva, el derecho a un medio ambiente sano constituye un interés universal, que se debe tanto a las generaciones presentes y futuras. Ahora bien, el derecho al medio ambiente sano también tiene una dimensión individual, en la medida en que su vulneración puede tener repercusiones directas o indirectas*

[31] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 04038-2022-AA/TC, fundamento 11.
[32] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente N° 01272-2015-AA/TC, fundamento 15.
[33] Protocolo de San Salvador suscrito en San Salvador, El Salvador, el 17 de noviembre de 1988, en el décimo octavo período ordinario de sesiones de la Asamblea General. Recuperado de: https://www.oas.org/es/sadye/inclusion-social/protocolo- ssv/docs/protocolo-san-salvador-es.pdf
[34] Opinión Consultiva OC-23/17 DE 15 de noviembre de 2017. Medio Ambiente y Derechos Humanos. Párrafo 59.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

> *sobre las personas debido a su conexidad con otros derechos, tales como el derecho a la salud, la integridad personal o la vida, entre otros.* ***La degradación del medio ambiente puede causar daños irreparables en los seres humanos, por lo cual un medio ambiente sano es un derecho fundamental para la existencia de la humanidad.***" [Resaltado nuestro]

Finalmente, en cuanto a la interrelación con otros derechos humanos, la Corte sostiene que existen derechos particularmente vulnerables a afectaciones ambientales, como el derecho a la vida, a la integridad personal, a la salud, al agua, a la alimentación, a la vivienda, entre otros derechos.

Ahora bien, la Adjuntía de Medio Ambiente y Cambio Climático ha revisado el Informe N° 1074-2024, que aprueba el Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd) del proyecto "Creación (Construcción) de la Vía Expresa Santa Rosa (Ruta PE-20I) en los distritos de Callao, La Perla y Bellavista - Provincia Constitucional del Callao - Departamento de Callao", con el objetivo de evaluar posibles afectaciones al derecho constitucional a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, reconocido en el artículo 2, numeral 22, de nuestra Constitución Política.

El proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad vial entre el Callao, la Costa Verde y el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; sin embargo, involucra la intervención directa en la Alameda Colonial, uno de los principales espacios verdes urbanos de la provincia constitucional.

A continuación se sistematiza y analiza, desde un enfoque jurídico-ambiental, el caso del proyecto denominado "Vía Expresa Santa Rosa", cuyo Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd) fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 366-2024-MTC/16, de fecha 23 de mayo de 2024. Cabe precisar que, el MTC aprobó el EIA-sd, con sustento en el Informe N° 1074-2024-MTC/16.02, para el referido proyecto.

3.1. **Marco normativo aplicable**. -

El análisis del caso "Vía Expresa Santa Rosa" exige revisar el marco constitucional, legal y reglamentario en materia ambiental y procedimental, así como los estándares internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado peruano.

- Constitución Política del Perú: Artículo 2 numeral 22 - Derecho de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida; artículo 139, numeral 3, el cual consagra el derecho al debido proceso, aplicable a la aprobación de instrumentos de gestión ambiental como el EIA-sd.
- Ley General del Ambiente - Ley N° 28611: Principios de prevención, precaución, sostenibilidad, participación ciudadana y acceso a la información.
- Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) - Ley N° 27446 y reglamento (D.S. N° 019-2009-MINAM).

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Normas sectoriales:

- Ley N° 31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos: reconoce la función social, ambiental y cultural de los espacios urbanos, como plazas y alamedas, donde se insertan las áreas verdes afectadas por el proyecto.
- Ley N° 29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre: regula la tala y el aprovechamiento del arbolado urbano, exigiendo reposición y medidas de compensación.
- Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM: aprueba los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire.
- Decreto Supremo N° 085-2003-PCM: aprueba los ECA para Ruido, fundamentales para evaluar impactos en colegios, hospitales y viviendas colindantes.

Normativa administrativa:

- TUO de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 27584 - Ley que regula el proceso contencioso administrativo, aprobado mediante Decreto Supremo 011-2019-JUS.

Estándares internacionales:

- Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH).
- Protocolo de San Salvador: artículo 11 el cual reconoce expresamente el derecho a un ambiente sano.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos, caso Lhaka Honhat vs. Argentina (2020): reconoce la autonomía del derecho al ambiente sano como derecho justiciable.

3.2. **Análisis del Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd)**. -

En el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), se establece que todo proyecto que pueda generar impactos significativos sobre el ambiente debe someterse a un proceso de evaluación previa. Este proceso busca identificar, prevenir, mitigar y, cuando sea posible, corregir los efectos adversos sobre el medio ambiente y la salud de las personas antes del inicio de la ejecución de la obra.

En el caso de la Vía Expresa Santa Rosa, se elaboró un Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd) y fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 366-2024-MTC/16, el cual está siendo cuestionado por los ciudadanos del Callao. Este instrumento reconoce la necesidad de remover un número significativo de árboles de la Alameda Central de la Av. Santa Rosa, proponiendo como medida el trasplante de ejemplares viables y la plantación de nuevos árboles en número superior a los retirados. No obstante, esta medida no asegura una compensación ecológica inmediata, dado que los árboles adultos proveen servicios ecosistémicos (captura de CO_2, regulación térmica, filtración de contaminantes, provisión de sombra) que tardan décadas en ser reemplazados por árboles jóvenes.

Respecto al proceso de la EIA-sd en el ámbito administrativo y judicial, se resaltan los siguientes hitos importantes:

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

- 14/10/2023: Audiencia pública del EIA-sd (MTC/Provías/URCI).
- 05/12/2023 - 23/03/2024: Presentación de observaciones ciudadanas (Cartas N° 03, 04 y 05-NOVERS-MTC).
- 05/04/2024: Defensoría del Pueblo - Callao emite Oficio N° 0422-2024-DP/OD- CALLAO solicitando respuesta al MTC.
- 23/05/2024: Resolución Directoral N° 0366-2024-MTC/16 aprueba el EIA-sd.
- 25/07/2024: Resolución Viceministerial N° 018-2024-MTC/02 declara infundada la apelación.
- 07/08/2024: Notificación a la demandante → se agota la vía administrativa (art. 18 Ley N° 27584).
- 08/11/2024: Presentación de demanda contenciosa administrativa de nulidad de resolución administrativa ante el 4 ° Juzgado Civil del Callao.
- 13/06/2025: Auto Admisorio (Res. N° 02) admite la demanda, ordena traslado a la DGAAM/MTC y remisión del expediente administrativo.

3.3. **En el marco de la afectación al derecho de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida**. -

En el presente caso, la construcción de la Vía Expresa Santa Rosa, con la aprobación del EIA-sd se reconoce la remoción de cobertura vegetal y tala de árboles en la Alameda Colonial, con medidas de compensación mediante reforestación y revegetación. Sin embargo, no se especifica la ubicación exacta de las áreas a reforestar, ni se garantiza la equivalencia ecológica (misma cantidad, edad y tipo de especies). Tampoco se presenta un cronograma claro de implementación y mantenimiento. Asimismo, se advierten perjuicios relacionados en calidad de aire; y también respecto de la contaminación acústica. Estos se desarrollarán seguidamente:

3.3.1. **Sobre la pérdida de cobertura arbórea y la insuficiencia de las compensaciones**. -

Para comprender la compensación ambiental, es necesario partir del concepto de jerarquía de mitigación, entendida como un marco metodológico que establece un orden de aplicación de medidas destinadas a enfrentar los impactos ambientales. Dicho orden comprende, en primer lugar, la prevención, seguida de la minimización y la restauración; solo de manera excepcional se recurre a la compensación. Esta última se orienta a atender los impactos residuales, es decir, aquellos que subsisten aun después de haberse implementado medidas de prevención, reducción o rehabilitación. En tal sentido, la compensación debe considerarse como una medida de último recurso. La jerarquía de mitigación, junto con las fases de la compensación, forma parte de la normativa del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), vigente desde el año 2001.

El Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd) de la Vía Expresa Santa Rosa identificó en su diagnóstico forestal un total de **1 221 individuos arbóreos** ubicados en el derecho de vía del proyecto. De este universo, se proyecta la **tala de 222 árboles**, mientras que otros serán **trasladados o conservados en sitio.**

Frente a esta afectación, el EIA plantea como medida de compensación la plantación de **1 648 nuevos ejemplares** distribuidos en los tres distritos afectados: **298 en La Perla, 533 en**

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Bellavista y 817 en Callao[35]. El propio estudio afirma que esta cantidad *"supera lo requerido"*, señalando que con ello se garantizaría la equivalencia frente a los árboles talados.

No obstante, al contrastar esta propuesta con las ordenanzas municipales vigentes, se evidencia su insuficiencia normativa y técnica:

- La **Municipalidad de La Perla**, en la Ordenanza N° 014-2023-MDLP establece que la reposición debe realizarse en una proporción de 1: 10 o hasta 1:20 por cada árbol talado, dependiendo de la especie y su porte.
- La **Municipalidad de Bellavista**, en la Ordenanza N° 010-2018-MDB dispone que toda tala autorizada debe compensarse con la reposición de no menos de 10 ejemplares por cada árbol retirado, además de la obligación de garantizar su mantenimiento.
- En el caso de la **Municipalidad Provincial del Callao**, en la Ordenanza N° 004-2021- MPC también se establece criterios de reposición múltiple (mínimo 1:10) y exige que los nuevos individuos sean de especies apropiadas para el ecosistema urbano, con un plan de mantenimiento obligatorio.

Si se aplicaran estos criterios locales de reposición, la compensación por los **222 individuos talados** debería ascender a **entre 2 220 y 4 440 nuevos árboles**, cifra que dista mucho de los **1 648** propuestos en el EIA-sd.

Además del incumplimiento normativo, la medida de compensación proyectada carece de **equivalencia funcional**. Es importante mencionar que los árboles nos brindan muchos beneficios, más aun considerando que la Provincia Constitucional del Callao, presenta contaminación por la misma zona industrial. Por ello, es importante considerar los beneficios ecosistémicos inmediatos que proveen los árboles adultos a ser talados:

- **Calidad de aire:** Los árboles influencian la calidad del aire alterando el microclima, alterando el uso de energía en los edificios y, en consecuencia, las emisiones de las plantas de luz, removiendo la contaminación del aire y emitiendo compuestos orgánicos volátiles que pueden contribuir a la formación de ozono[36].

  Ha sido estimado que, en 1991, los árboles de Chicago removieron de la atmósfera aproximadamente 15 toneladas métricas de monóxido de carbono (CO), 84 t de bióxido de azufre (SO2), 89 t de bióxido de nitrógeno (NO2), 191 t de ozono (03) y 212 t de partículas menores de 10 micrones (PM10). A través de la región de Chicago, en los condados de Cook y DuPage, los árboles removieron una cantidad estimada de 5 575 t de contaminantes. Durante la estación con hojas (cuando los árboles las tienen), la contaminación removida a través de la región de Chicago promedió 1,1

[35] Ver el EIA-sd, Tomo IV.
[36] David J. Nowak, "Air pollution removal by Chicago's urban forest," en Chicago's Urban Forest Ecosystem: Results of the Chicago Urban Forest Climate Project, ed. E. G. McPherson, D. J. Nowak y R. A. Rowntree (Radnor, PA: USDA Forest Service, 1994), 63-81, citado en Nowak, Dwyer y Childs, "Los beneficios y costos," p. 23. Disponible en: https://www.corraldebustos.gob.ar/PDF/ARBOLADO/Beneficios-costos-arbolado-urbano.pdf

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

toneladas métricas/día de CO, 3,7 t/d de SO2, 4,2 t/d de NO2, 8,9 t/d de PM10 y 10,8 t/d de 03. El valor estimado de la remoción de contaminación en 1991, fue de $ 1 millón de dólares por los árboles de la ciudad y $ 9,2 millones de dólares a través de la región de Chicago[37].

- **Hidrología urbana:** Al interceptar y retener o disminuir el flujo de la precipitación pluvial que llega al suelo, los árboles urbanos (conjuntamente con los suelos) pueden jugar una importante función en los procesos hidrológicos urbanos. Pueden reducir la velocidad y volumen de la escorrentía[38], los daños por inundaciones, los costos de tratamiento de agua de lluvia y los problemas de calidad de agua. La escorrentía estimada para el evento de una tormenta en Dayton, Ohio, mostró que la cubierta arbórea (22%) redujo la escorrentía potencial 7% y un incremento modesto de cubierta arbórea (al 29%) reduciría la escorrentía en cerca del 12%[39].

- **Reducción de ruido:** Pruebas de campo, han demostrado que las plantaciones de árboles y arbustos diseñadas apropiadamente pueden reducir de manera significativa la dispersión del ruido. Las hojas y ramas reducen el sonido transmitido, principalmente dispersándolo, mientras el suelo lo absorbe[40].

- **Beneficios ecológicos:** Muchos beneficios adicionales están asociados con la vegetación urbana y contribuyen al funcionamiento de los ecosistemas urbanos a largo plazo y al bienestar de los residentes urbanos. Éstos incluyen el hábitat de la fauna silvestre y la biodiversidad enriquecida. Aunque el hábitat de la fauna es visto a menudo como benéfico, bajo algunas circunstancias puede haber problemas y costos asociados a la fauna silvestre, como los daños a plantas y estructuras, excrementos, amenazas a las mascotas y transmisión de enfermedades[41].

- **Salud mental y física:** La disminución de la presión (estrés) y el mejoramiento de la salud física de los residentes urbanos han estado asociados con la presencia de árboles y bosques urbanos. Los estudios han mostrado que los paisajes con árboles y otra vegetación, producen estados fisiológicos más distendidos en los humanos que los paisajes que carecen de estas características naturales. Ha sido demostrado comparativamente que los pacientes de hospital con vistas de árboles desde las ventanas, se recuperan

[37] Ibidem.
[38] La escorrentía es el agua de lluvia que discurre por la superficie de un terreno y toda corriente de agua que se vierte al rebasar su cauce.
[39] R. A. Sanders, "Urban vegetation impacts on the urban hydrology of Dayton Ohio," Urban Ecology 9 (1986): 361-376, citado en Nowak, Dwyer y Childs, "Los beneficios y costos," p. 24.
[40] D. E. Aylor, "Noise reduction by vegetation and ground," Journal of the Acoustical Society of America 51, no. 1 (1972): 197- 205, citado en Nowak, Dwyer y Childs, "Los beneficios y costos," p. 25.
[41] Cfr. David J. Nowak, John F. Dwyer y Gina Childs, "Los beneficios y costos del enverdecimiento urbano," en Áreas Verdes Urbanas en Latinoamérica y el Caribe, ed. L. Krishnamurthy y J. Rente Nascimento (México: Banco Interamericano de Desarrollo, 1997), p. 26.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

significativamente más rápido y con pocas complicaciones que los pacientes sin esas vistas[42].

Estos beneficios se perderán de inmediato con la tala, mientras que los árboles jóvenes de reposición requerirán décadas para alcanzar un nivel similar de provisión de servicios. El EIA, además, admite que el trasplante de individuos implica la pérdida de hasta un 70% del sistema radicular, lo que incrementa la mortalidad post-traslado.

Desde la perspectiva legal, esta situación contraviene el principio de responsabilidad ambiental (art. IX de la Ley N° 28611)[43], que obliga al causante de la degradación a restaurar, rehabilitar o reparar, y solo de manera residual a compensar. En el caso analizado, la compensación se presenta como medida central, sin haber agotado las fases previas de prevención, minimización y restauración exigidas por la jerarquía de mitigación del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental. En el presente caso, resulta importante que en el proyecto del EIA-sd se sustente por qué se ha elegido la compensación para plantar nuevos árboles y por qué no resultaría factible aplicar medidas de prevención (evitando que se talen árboles), de minimización (reduciendo el número mínimo de árboles a intervenir) o de rehabilitación (plantando árboles en la misma área del proyecto)[44].

En conclusión, la compensación arbórea proyectada en el EIA-sd resulta **técnicamente deficiente y jurídicamente insuficiente**. Primero, porque incumple las exigencias normativas locales de reposición múltiple en La Perla, Bellavista y Callao; segundo, porque no garantiza la equivalencia funcional de los servicios ecosistémicos perdidos; y tercero, porque se configura como medida principal en lugar de subsidiaria, en contradicción con la Ley General del Ambiente. Bajo estas condiciones, la aprobación del proyecto implica una vulneración del **derecho constitucional a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida** (artículo 2, inciso 22, de la Constitución Política del Perú).

3.3.2. **Análisis sobre calidad del aire y contaminación atmosférica**. -

a. ***Sobre la calidad de aire***. -

El EIA-sd de la Vía Expresa Santa Rosa incluyó una línea base de calidad del aire levantada en dos periodos (mayo de 2022 y enero de 2023), cuyos parámetros fueron comparados frente a los Estándares de Calidad Ambiental para Aire (Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM). Aunque los resultados reportan, en general, cumplimiento, se registraron niveles elevados de benceno en estaciones cercanas al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, lo que confirma que se trata de un área ya afectada por saturación de emisiones de fuentes móviles y fijas.

---

[42] Roger S. Ulrich, "View through a window may influence recovery from surgery," Science 224 (1984): 420-421, citado en Nowak, Dwyer y Childs, "Los beneficios y costos," p. 27.

[43] Ley N° 28611, Ley General del Ambiente
Artículo IX.- Del principio de responsabilidad ambiental
El causante de la degradación del ambiente y de sus componentes, sea una persona natural o jurídica, pública o privada, está obligado a adoptar inexcusablemente las medidas para su restauración, rehabilitación o reparación según corresponda o, cuando lo anterior no fuera posible, a compensar en términos ambientales los daños generados, sin perjuicio de otras responsabilidades administrativas, civiles o penales a que hubiera lugar.

[44] Vía Expresa Santa Rosa: algunas reflexiones sobre el procedimiento de evaluación ambiental. Disponible en: https://www.actualidadambiental.pe/via-expresa-santa-rosa-algunas-reflexiones-sobre-el-procedimiento-de-evaluacion- ambiental/

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Sin embargo, **la validez de estos resultados resulta cuestionable**, ya que la evaluación de calidad del aire (sección 6.1.3.1.1 del EIA-sd) se realizó en dos periodos climatológicos diferentes en la región Callao: del 12 al 25 de mayo de 2022 y el 31 de enero de 2023. Para el desarrollo de este muestreo, se utilizó como referencia el *Protocolo Nacional de Monitoreo de Calidad Ambiental del Aire*, aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM. Asimismo, se precisaron los métodos y equipos empleados, los criterios establecidos para determinar el número y ubicación de los puntos de muestreo, así como los certificados de calibración de los equipos, acreditados ante el Instituto Nacional de Calidad (Inacal). Los análisis fueron realizados en laboratorios de ensayo igualmente acreditados por Inacal, con el propósito de garantizar la confiabilidad de los resultados obtenidos. Los valores obtenidos fueron comparados con los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire aprobados mediante Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM, conforme a la normatividad vigente.

Así, de la revisión del EIA-sd se advirtió que algunos puntos de monitoreo de calidad del aire y de ruido se ubicaron en espacios con barreras y paredes a menos de un metro de distancia, e incluso bajo el techo de edificaciones. **Esta ubicación resulta inadecuada para el monitoreo de PM10, PM2,5 y gases ambientales,** así como para la instalación de un sonómetro destinado a registrar en simultáneo el ruido ambiental. En consecuencia, estas estaciones no estarían cumpliendo con los criterios técnicos establecidos en la **Tabla 8** del *Protocolo Nacional de Monitoreo de Calidad Ambiental del Aire*, evidenciándose inconsistencias en diversas estaciones de muestreo, como se ejemplifica a continuación.

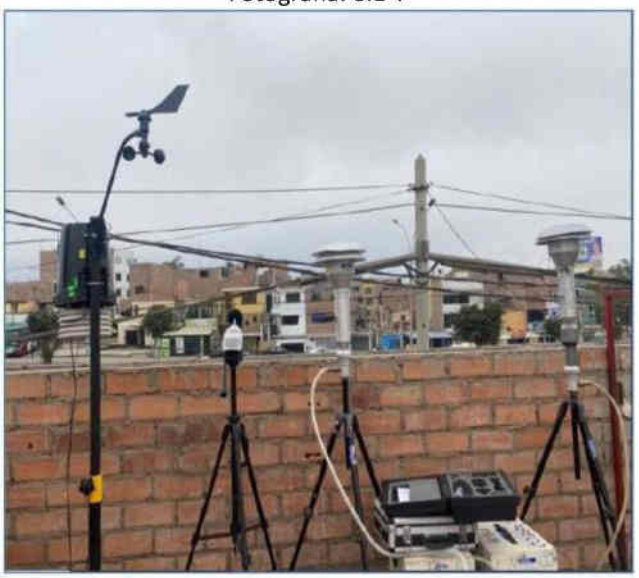
Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Cuadro N° 4.
Inconsistencias en estaciones de muestreo de calidad del aire. EIA-sd del proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa

En la Estación de Muestreo A-03, de Calidad del Aire
Fotografía: 6.1-3

Fotografía 6.1-3 Estación de Muestreo: A-03
Fuente: Elaborado por URCI Consultores S.L. Sucursal del Perú

En la Estación de Muestreo A-07, de Calidad del Aire
Fotografía: 6.1-7



Fotografía 6.1-7 Estación de Muestreo: A-07
Fuente: Elaborado por URCI Consultores S.L. Sucursal del Perú

En la Estación de Muestreo A-05, de Calidad del Aire
Fotografía: 6.1-5

Fotografía 6.1-5 Estación de Muestreo: A-05 (punto complementario con la estación A-06)
Fuente: Elaborado por URCI Consultores S.L. Sucursal del Perú

Fuente: Documento Defensorial N°001-2025-DP/AMACC, Análisis Jurídico-Ambiental en el marco del proyecto "Vía Expresa Santa Rosa"

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

En el *Protocolo Nacional de Monitoreo de Calidad Ambiental del Aire*, aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM, se regula el Aseguramiento y Control de Calidad del Monitoreo del Aire. En el subtítulo M.1, referido a la verificación documentaria del cumplimiento del protocolo, se establece lo siguiente: ***"En caso de evidenciarse un incumplimiento al protocolo, este debe ser absuelto por el administrado o la entidad pública responsable del monitoreo; caso contrario, todo resultado de monitoreo asociado a un incumplimiento al protocolo es considerado como no válido."***

Este incumplimiento tiene una consecuencia jurídica relevante: el propio protocolo establece que todo resultado de monitoreo asociado a un incumplimiento debe ser considerado no válido. Por tanto, los valores de calidad del aire reportados en el EIA-sd no pueden servir como línea base confiable, lo cual afecta directamente la validez del instrumento de gestión ambiental presentado.

Desde el marco legal, esta deficiencia contraviene el **principio de prevención** (art. VI de la Ley 28611), en tanto la falta de datos válidos impide dimensionar adecuadamente los impactos acumulativos de un proyecto que incrementará de manera significativa las emisiones vehiculares (PM2.5, PM10, NO_2, SO_2, CO y benceno). Igualmente, vulnera el **principio de legalidad**[45] (art. IV.1.1 de la Ley 27444), ya que la autoridad no puede aprobar un EIA con resultados que no cumplen los protocolos oficiales de monitoreo ambiental.

En conclusión, el EIA-sd no solo reconoce un escenario de alta vulnerabilidad ambiental en la zona de influencia del proyecto, sino que presenta **inconsistencias técnicas graves en el monitoreo de la calidad del aire**. Esto invalida la línea base presentada y genera un riesgo de subestimación de impactos acumulativos en un territorio ya saturado por el tráfico pesado, el aeropuerto y las actividades industriales. En estas condiciones, la aprobación del proyecto implica una vulneración al **derecho constitucional al medio ambiente equilibrado y adecuado** (art. 2.22) y al **derecho a la salud** (art. 7 de la Constitución).

b. ***Sobre la calidad de ruido***. -

El EIA-sd de la Vía Expresa Santa Rosa reporta mediciones de ruido ambiental levantadas en paralelo al muestreo de calidad del aire. Sin embargo, la **ubicación de varios puntos de monitoreo** y la **forma de ejecución** del muestreo contravienen los criterios técnicos exigidos por el **Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido (D.S. N° 085-2003-PCM)**.

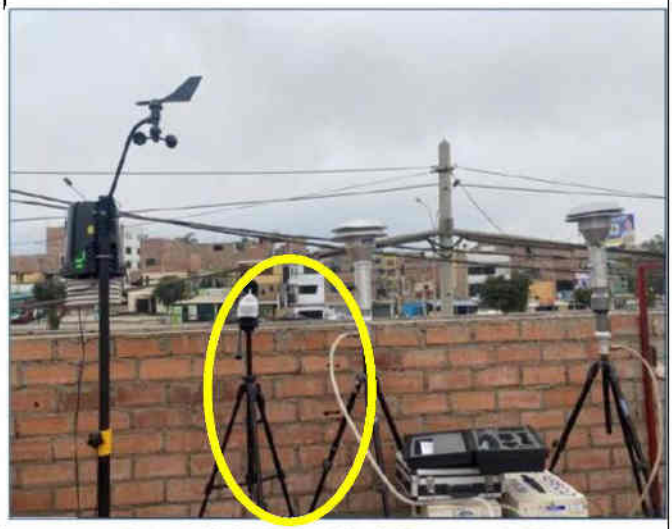
Del análisis efectuado se advierte que en los paneles fotográficos del muestreo de calidad del aire del EIA-sd de la Vía Expresa Santa Rosa, el monitoreo de ruido se realizó de manera simultánea al muestreo de aire. Sin embargo, esta práctica no cumpliría con los criterios de ubicación establecidos para los sonómetros de ruido ambiental, contraviniendo lo dispuesto

[45] Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS
Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo
1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:
1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

en el *Protocolo Nacional de Monitoreo de Ruido Ambiental* y en el *Reglamento de los Estándares de Calidad Ambiental para Ruido*, aprobado por Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, tal como se aprecia a continuación.

Cuadro N° 5.
Inconsistencias en estaciones de muestreo de calidad del ruido. EIA-sd del proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa

En la Estación de Muestreo A-05, de Calidad del Aire Fotografía: 6.1-5	En la Estación de Muestreo A-07, de Calidad del Aire Fotografía: 6.1-7
	
Fotografía 6.1-5 Estación de Muestreo: A-05 (punto complementario con la est Fuente: Elaborado por URCI Consultores S.L. Sucursal del Perú	**Fotografía 6.1-7 Estación de Muestreo: A-07** Fuente: Elaborado por URCI Consultores S.L. Sucursal del Perú

Fuente: Documento Defensorial N°001-2025-DP/AMACC, Análisis Jurídico-Ambiental en el marco del proyecto "Vía Expresa Santa Rosa"

Se ha tenido como referencia lo enunciado en el Protocolo Nacional de Monitoreo de Ruido Ambiental que en la sección: **5.2.3.- Paso 3: Ubicación del punto de monitoreo e instalación de sonómetro**, contrasta con las fotografías (**6.1.5 y 6.1-7**) contenidas en el EIA-sd del VERS y que no se ha considerado una ubicación idónea con criterios técnicos que ordena el protocolo, por lo que no podría tomarse en cuenta dichos resultados.

3.3.3. **Sobre la calibración de los equipos de muestreo ambiental**. -

a. ***Para los equipos de muestreo de calidad del aire***. - El Capítulo J. Calibración del protocolo de calidad del aire aprobado por Decreto Supremo N°010-2019-MINAM, indica lo siguiente: *"La calibración se aplica única y exclusivamente a instrumentos de medida (de cualquier tipo de magnitud cuantificable), lo que significa* ***que todos los sistemas de medición deben estar sujetos a calibración.****" [Resaltado propio]*

Asimismo, en el Capítulo M. Aseguramiento y Control de la Calidad de Monitoreo, subtítulo M.2 referido a la Verificación del Requisito de Acreditación, se dispone: *"Todo monitoreo de calidad ambiental del aire,*

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

cuyos resultados sean comparados con los ECA para aire, debe ser realizado por organismos acreditados ante Inacal".

b. ***Para los equipos de muestreo de ruido ambiental***. - En cuanto al aseguramiento de la calidad de los muestreos ambientales físicos, como el ruido, el artículo 15 del Decreto Supremo N° 085-2003-PCM señala: *"El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - Indecopi es responsable de la verificación de los equipos que se utilizan para la medición de ruidos. La calibración de los equipos será realizada por entidades debidamente autorizadas y certificadas para tal fin por el Indecopi".*

Cabe precisar que, mediante la Ley N° 30224, que creó el Sistema Nacional para la Calidad en el año 2014, las funciones relacionadas con normalización, metrología y acreditación fueron transferidas del Indecopi al Instituto Nacional de Calidad (Inacal). En ese sentido, los equipos empleados para la medición de ruido deben estar calibrados por entidades acreditadas y certificadas por el Inacal.

Por lo tanto, esta entidad no considera válidas las evaluaciones realizadas con equipos que no cuenten con calibración ni certificación oficial emitida por dicha autoridad metrológica del Estado peruano.

3.3.4. **De los equipos descritos en el Estudio de Impacto Ambiental Semi Detallado (EIA-sd) de la Vía Expresa Santa Rosa (VESR)**.-

En la revisión del **Anexo N° 6.1.4.2 - Certificados de Calibración de Equipos de Calidad del Aire**, se constató la presentación de equipos de muestreo con certificados de calibración emitidos por entidades que no se encuentran acreditadas ni certificadas ante Inacal. Asimismo, se advierte que no se cuenta con metodologías certificadas por dicho organismo. El siguiente cuadro detalla las características identificadas.

Cuadro N° 6.
Descripción de Certificados de Calibración de Equipos de Calidad del Aire

Certificado de Calibración	Laboratorio	Foto
Informe de Calibración N° LAB-RO01-2022 del rotámetro SKC. **NO está acreditado ni certificado por Inacal**.	LABECO Análisis Ambientales SRL	

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Certificado de Calibración	Laboratorio	Foto
Informe de Calibración N° LAB-009- 2021 del equipo TCR Tecora. **NO está acreditado ni certificado por Inacal**.	LABECO Análisis Ambientales SCRL	
Informe de calibración N° LAB-012- 2021 del equipo TCR Tecora. **NO está acreditado ni certificado por Inacal**.	LABECO Análisis Ambientales SCRL	
Informe de calibración N° LAB-013- 2021 del equipo TCR Tecora. **NO está acreditado ni certificado por Inacal**..	LABECO Análisis Ambientales SCRL	
Informe de calibración N° LAB-014- 2021 del equipo Rupprecht & Patashnick. **NO está acreditado ni certificado por Inacal**.	LABECO Análisis Ambientales SCRL	
Informe de calibración N° LAB-015- 2021 del equipo Rupprecht & Patashnick. **NO está acreditado ni certificado por Inacal**.	LABECO Análisis Ambientales SCRL	

Fuente: Documento Defensorial N°001-2025-DP/AMACC, Análisis Jurídico-Ambiental en el marco del proyecto "Vía Expresa Santa Rosa"

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Se constató que en el **Anexo N° 6.1.7.2 - Certificados de Calibración de Equipos de Vibración** que se presentan equipos de muestreo con certificados de calibración emitidos por entidades que no se encuentran acreditadas ni certificadas ante Inacal. Asimismo, se advierte que tampoco se cuenta con metodologías certificadas por dicho organismo.

El siguiente cuadro detalla las características identificadas:

Cuadro N° 7.
Descripción de certificados de calibración de equipos de vibración

Certificado de Calibración	Laboratorio	Foto
Certificado de calibración N° LFT-0028-2022, del equipo de vibración ambiental, INSTANTEL. **NO está acreditado ni certificado por Inacal.**	Analytical Laboratory EIRL	ALAB CERTIFICADO DE CALIBRACIÓN N° LTF-0028-2022

Fuente: Documento Defensorial N°001-2025-DP/AMACC, Análisis Jurídico-Ambiental en el marco del proyecto "Vía Expresa Santa Rosa"

Se verificó en el **Anexo N° 6.1.18.2 - Certificados de Calibración de Equipos de Muestreo de Agua** que se presentan equipos de muestreo con certificados de calibración emitidos por entidades que no se encuentran acreditadas ni certificadas ante Inacal. Asimismo, se advierte que tampoco se cuenta con metodologías certificadas por dicho organismo.

El siguiente cuadro detalla las características identificadas:

Cuadro N° 8.
Descripción de certificados de calibración de equipos de muestreo de agua

Certificado de Calibración	Laboratorio	Foto
Certificado de calibración N° LFQ-0062-2022 del equipo medidor de oxígeno disuelto HACH. **NO está acreditado ni certificado por Inacal.**	Analytical Laboratory EIRL	ALAB 0154 CERTIFICADO DE CALIBRACIÓN N° LFQ-0062-2022
Certificado de calibración interna N° 04/22 del equipo medidor Multiparametro para calidad del agua HACH, Modelo HQ40d. **NO está acreditado ni certificado por Inacal.**	LABECO Análisis Ambientales SCRL	LABECO 0160 CERTIFICADO DE CALIBRACION INTERNA N° 04/22

Fuente: Documento Defensorial N°001-2025-DP/AMACC, Análisis Jurídico-Ambiental en el marco del proyecto "Vía Expresa Santa Rosa"

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

De lo expuesto, la consecuencia jurídica es directa: el Protocolo de Calidad del Aire (Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM) -invocado también como estándar de aseguramiento de calidad- establece que todo resultado asociado a un incumplimiento del protocolo es "*no válido*" si no es subsanado por el administrado. Este mismo razonamiento de control de calidad resulta aplicable al componente de ruido: una mala ubicación del punto de monitoreo y falta de calibración acreditada impiden reconocer los datos como línea base fiable. Del análisis previo, se puede concluir que los resultados en ruido, vibración y agua "*no debieron tomarse en consideración para su aprobación*".

Desde el marco constitucional y legal, estas deficiencias vulneran: (i) el principio de legalidad (Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444[46]), pues la autoridad no puede fundar su decisión en una línea base con metrología inválida; (ii) los principios de prevención y precautorio (art. VI y VII de la Ley N° 28611[47]), porque sin datos confiables no es posible anticipar y evitar daños graves por incrementos de ruido en una zona urbana ya crítica; y (iii) el derecho al ambiente equilibrado y adecuado, por conexidad con el derecho a la salud y el descanso de la población colindante (colegios, hospitales y viviendas), que requieren un estándar reforzado de protección frente a la contaminación acústica.

En atención a lo expuesto, concluimos que la compensación arbórea prevista en el EIA-sd del proyecto "Vía Expresa Santa Rosa" resulta insuficiente y contraria a las ordenanzas municipales de La Perla, Bellavista y Callao, que exigen una reposición de entre 1:10 y 1:20 por cada árbol talado. Frente a los 222 árboles a ser retirados, correspondería reponer entre 2 220 y 4 440 ejemplares, cifra muy superior a los 1 648 propuestos.

La reposición proyectada no garantiza equivalencia funcional, pues los árboles adultos brindan servicios ecosistémicos inmediatos (captura de CO_2, regulación térmica, reducción de ruido, retención de agua pluvial, beneficios para la salud física y mental), que los árboles jóvenes no podrán reemplazar en décadas.

El EIA-sd privilegia la compensación como medida central, sin agotar previamente las fases de prevención, minimización y restauración establecidas en la jerarquía de mitigación ambiental. Esta omisión vulnera el principio de prevención y el principio de responsabilidad ambiental recogidos en la Ley General del Ambiente (Ley N° 28611).

La línea base de calidad del aire presentada en el EIA-sd carece de validez técnica, pues varios puntos de muestreo fueron instalados en contravención del Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire (D.S. N° 010-2019-MINAM). De acuerdo con dicho protocolo, todo monitoreo que incumple sus criterios es nulo, lo que invalida los resultados reportados.

El proyecto se emplaza en un área ya saturada por fuentes móviles y fijas (tráfico pesado, actividades industriales y operaciones del aeropuerto), lo que hace indispensable contar con datos confiables. La ausencia de una línea base válida impide dimensionar adecuadamente los impactos acumulativos, configurando una vulneración del derecho constitucional a la salud y al ambiente equilibrado.

[46] Aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.
[47] Ley General del Ambiente.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

En materia de contaminación acústica, el EIA-sd presenta deficiencias metodológicas al ubicar los sonómetros en condiciones inadecuadas, lo que contraviene el Reglamento de Estándares de Calidad Ambiental para Ruido (D.S. N° 085-2003-PCM). Ello afecta la confiabilidad de la línea base y la identificación de impactos en colegios, hospitales y viviendas colindantes.

En su conjunto, estas deficiencias técnicas y jurídicas en el EIA-sd conllevan a que la certificación ambiental otorgada no se ajuste al marco normativo vigente ni a los principios de prevención, precaución y sostenibilidad, generando una vulneración al derecho constitucional de toda persona a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida (artículo 2, inciso 22, de la Constitución Política del Perú).

4. **Los hallazgos defensoriales comunicados al Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto del proyecto Vía Expresa Santa Rosa**. -

La Defensoría del Pueblo ha tenido una participación activa y ha desarrollado labores de supervisión del Proyecto Vía Expresa Santa Rosa, en el marco del ejercicio de sus funciones constitucionalmente establecidas. Además de las intervenciones realizadas por pedidos ciudadanos, de oficio se ha estudiado el proyecto y, en su momento, la Adjuntía para la Administración Estatal y Servicios Públicos ha puesto en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hallazgos sobre el proyecto de infraestructura objeto de análisis.

El referido proyecto ha sido materia del contrato de Estado a Estado para la prestación del servicio de asistencia técnica en la ejecución de los proyectos de creación de la Carretera Central Huaycán- Cieneguilla- Santiago de Tuna- San Andrés de Tupicocha- San Damián Yuracmayo- Yauili Pachachaca- Emp. PE-22, distrito Santa Rosa de Sacco, provincia Yauli, región Junín (Carretera Daniel Alcides Carrión) y creación (construcción) de la vía expresa Santa Rosa (ruta PE-20), del 27.05.2021, suscrito con Egis Villes Et Transports Sucursal del Perú (en adelante, EGIS).

Sobre dicha contratación y, a través de los Oficios 253-2024-DP/AAE, y 284-2024-DP/AAE, la Adjuntía de Administración Estatal y Servicios Públicos advirtió lo siguiente:

- El aumento de las valorizaciones de las obras de la nueva carretera Central y la Vía Expresa Santa Rosa, podría deberse a posibles sobrecostos que conllevarían a un excesivo incremento de la inversión.

- La necesidad de evaluar y reestructurar el trazo de la nueva carretera Central, teniendo en consideración las observaciones del Colegio de Ingenieros del Perú.

- La necesidad de evaluar si la construcción de ambos componentes de la Vía Expresa Santa Rosa es necesaria (puente y autopista) o basta la ejecución del puente Santa Rosa, teniendo en consideración la posibilidad de permitir el acceso al aeropuerto internacional Jorge Chávez por la Av. Faucett y la ejecución de la estación "Aeropuerto" de la Línea 4 del Metro de Lima.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

- La posibilidad de que el contratista haya incurrido en la causal resolutoria del contrato prevista en la cláusula 18.4, apartado (iv) del contrato de Estado a Estado suscrito con EGIS, de fecha 27.05.2021 (cláusula anticorrupción), debido a que Egis Eau S.A.S., Egis International S.A.S. y Egis Colombia S.A.S. son empresas inhabilitadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, por haber participado en prácticas fraudulentas, corruptas, colusorias, coercitivas u obstructivas. La sanción se extiende a las empresas que controle directa o indirectamente, como es el caso de EGIS, sucursal del Perú, razón por la cual no son elegibles para ser adjudicatarios ni participar en ningún contrato financiado por el BID durante el período del 03.01.2024 al 02.01.2027[48] circunstancia que dificultaría gravemente la posibilidad de financiar las obras públicas, así como pone en duda la honestidad de EGIS para continuar relacionándose con el Estado peruano, al tratarse de empresas vinculadas que formarían parte de un grupo económico[49].

- La posibilidad de que el contratista haya incurrido en la causal resolutoria del contrato prevista en la cláusula 13.1.2, literales "c" y "d" del contrato de Estado a Estado suscrito con EGIS, de fecha 27.05.2021, debido a la falta de habilitación y colegiatura profesional de los especialistas que elaboraron el expediente final del estudio de perfil de la nueva carretera Central, así como del personal de EGIS y gerente del proyecto nueva carretera Central.

- La necesidad de evaluar y ejecutar las alternativas técnicamente viables para asegurar el ingreso y salida ininterrumpidos al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por la Av. Faucett, una vez concluidas las obras del nuevo terminal.

- La necesidad de determinar la medida de solución más óptima y menos costosa para el aprovechamiento de las estaciones del Ramal de la Línea 4 del Metro, que permita su plena integración con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

- La necesidad de modificar el proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa, a fin de asegurar la iluminación natural en favor de los predios colindantes y la supervivencia de la flora existente en la vía o suspender su ejecución.

En tal sentido, la Adjuntía requirió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que proceda a absolver las dudas sobre los hallazgos defensoriales respecto del proyecto. En respuesta, mediante Oficio N° 387-2025-MTC/20.15[50], el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informó lo siguiente:

---

[48] https://mydata.iadb.org/dataset/Dataset-of-Sanctioned-firms-and-individuals/vsju-qrtz/data_preview y https://www.worldbank.org/en/projects-operations/procurement/debarred-firms

[49] Artículo 7 del Reglamento de Propiedad Indirecta, Vinculación y Grupos Económicos (Resolución SMV N° 019-2015-SMV- 01)

[50] Con este Oficio, se remite el Informe N° 015-2025-MTC/20.15.3-AMMP.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Cuadro N° 9.
Respuesta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ante observaciones de la Defensoría del Pueblo. Lima, 2025

Alcance del pedido defensorial en torno al proyecto	Atención al pedido defensorial por el MTC
Hacer un análisis de las valorizaciones de los proyectos de la nueva carretera Central y la Vía Expresa Santa Rosa, a fin de detectar los posibles sobrecostos que han permitido el excesivo incremento de la inversión.	El costo de inversión que determina el perfil de los proyectos de inversión, obedece a estudios más básicos que posiblemente no dimensionan los aspectos que con una mayor complejidad de estudios se pueden determinar, y que terminan incrementando el costo de la mayoría de los proyectos de inversión. Por ello, a nivel de expediente técnico, que involucra estudios más complejos, se determina el costo real de los proyectos; no obstante, es preciso indicar que el proyecto Vía Expresa Santa Rosa cuenta con la viabilidad económica lo que significa que incluso con el incremento del costo de inversión inicial determinado a nivel de perfil, sigue siendo rentable y sostenible en virtud a los beneficios que se generarán con este proyecto. No se emitió respuesta sobre la carretera Central.
Evaluar y reestructurar el trazo de la nueva carretera Central, teniendo en consideración las observaciones del Colegio de Ingenieros del Perú.	No se emitió respuesta al respecto.
Evaluar si la construcción de ambos componentes de la Vía Expresa Santa Rosa es necesaria (puente y autopista) o basta la ejecución del puente Santa Rosa, teniendo en consideración la posibilidad de permitir el acceso al aeropuerto internacional Jorge Chávez por la Av. Faucett y la ejecución de la estación "Aeropuerto" de la Línea 4 del Metro de Lima.	La ejecución del Puente Santa Rosa y la Vía Expresa Santa Rosa brinda una solución integral al problema de inadecuadas condiciones de transitabilidad vehicular en la Av. Santa Rosa identificado, situación que se agravaría al inicio de operaciones del nuevo aeropuerto Jorge Chávez, que concentrará mayor número de vuelos y, por lo tanto, ocasionaría efectos negativos en el sistema vial urbano de Lima.
Analizar la viabilidad de aplicar la cláusula 18.4, apartado (iv) del contrato de Estado a Estado suscrito con EGIS, de fecha 27.05.2021 (resolución del contrato en aplicación de la cláusula anticorrupción).	La resolución de un contrato es una herramienta que permite poner fin a una relación jurídica en caso de persistir con el incumplimiento o afectando el proyecto; no obstante, ello, la resolución no debería ser la primera opción dado que siempre se debe buscar el éxito de los proyectos, dado que estos involucran el beneficio de la ciudadanía. La resolución no debería ser la primera opción dado que siempre se debe buscar el éxito de los proyectos. Es por ello, que previo a la resolución de un contrato se deben evaluar alternativas que permitan superar los incumplimientos detectados, y con ello, subsanar los obstáculos que presente cada proyecto.
Analizar la viabilidad de aplicar la cláusula 13.1.2, literales "c" y "d" del contrato de Estado	Las situaciones adversas comunicadas por la Contraloría General de la República en el marco del Servicio de

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Alcance del pedido defensorial en torno al proyecto	Atención al pedido defensorial por el MTC
a Estado suscrito con EGIS, de fecha 27.05.2021 (resolución del contrato por falta de habilitación y colegiatura profesional de los especialistas que elaboraron el expediente final del estudio de perfil de la nueva carretera Central, así como del personal de EGIS y gerente del proyecto nueva carretera Central).	Control Simultáneo han sido atendidas en su oportunidad, acreditando las acciones preventivas y/o correctivas realizadas.

Fuente: Oficios N° 253 y 284-2024-DP/AAE y Oficio N° 387-2025-MTC/20.15
Elaboración propia.

Adicionalmente a la información recogida del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° 091-2025-DP/SAESP, la Adjuntía para la Administración Estatal y Servicios Públicos realizó un pedido de información a la Contraloría General de la República, el cual fue atendido mediante Oficio 586-2025-CG/GRI. Al respecto, la CGR informó lo siguiente:

- En relación a las acciones adoptadas frente a las situaciones advertidas en el proyecto "Vía Expresa Santa Rosa", la CGR dará prioridad a la evaluación del costo de la obra establecido en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) aprobado por Resolución Directoral N° 226-2025-MTC/20, pero que el componente "autopista" no forma parte del alcance del control concurrente al proyecto Vía Expresa Santa Rosa.
- Sobre la resolución del contrato por la causal prevista en cláusula 18.4, apartado IV del contrato de Estado a Estado, la CGR requirió información al Banco Interamericano de Desarrollo, el cual refirió que se impuso a Egis Eau S.A.S., Egis International S.A.S. y Egis Colombia S.A.S. una sanción de inhabilitación con condonación condicional por un período de tres años, vigente desde el 03.01.2024 hasta el 02.01.2027, en el marco de lo dispuesto en la "Sección 8.2.4 del Procedimiento de Sanciones del Grupo BID".
- Respecto a la causal de resolución prevista en la cláusula 13.1.2, literales "c" y "d" del contrato, la CGR emitió el Informe de Hito de Control N° 23133-2023-CG/MPROY enviado a Provías Nacional mediante Oficio N° 0452-2023-CG/MPROY. En tal sentido, refirieron que correspondería al Órgano de Control Institucional de Provías Nacional ejecutar el seguimiento, sin embargo, el CUI 2436163[51] se encuentra cerrado.

Posteriormente, en atención a los hallazgos obtenidos producto de la investigación defensorial y a la apertura del nuevo aeropuerto Jorge Chávez que colinda con la Av. Santa Rosa, mediante Oficio N° 180-2025-DP/SAESP, nuestra institución realizó una serie de

[51] El CUI 2436163 corresponde al proyecto "Creación De La Carretera Central Huaycán - Cieneguilla Santiago de Tuna - San Andrés de Tupicocha - San Damián Yuracmayo - Yauli Pachachaca - Emp. PE-22 Distrito de Santa Rosa de Sacco - Provincia de Yauli - Departamento de Junín", el cual fue cerrado por "cambio de concepción técnica". De acuerdo con el Informe N° 182-2023-MTC/20.15-VÑJR (11.12.2023), el trazo aprobado no tenía características técnicas que cumplan con lo establecido en el Manual de Carreteras Diseño Geométrico DG 2018 del MTC para una autopista de primera categoría, así como tampoco con los aspectos relacionados con impactos en temas ambientales y arqueológicos. El Informe N° 085-2023-JESV (18.12.2023) señala que se procedería a vincular la información generada en el marco del CUI N° 2436163 al nuevo CUI N° 2623129 (Formato 9: Registro de cierre de inversión, del 13.12.2023).

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

recomendaciones al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, consistentes en lo siguiente:

- Se dispongan ingresos adicionales al aeropuerto Jorge Chávez, incluyendo accesos peatonales.
- Se realice mantenimiento al tramo faltante de la Av. Morales Duárez.
- Se priorice la ejecución del Metro de Lima y Callao, considerando la extensión de la conexión subterránea de la estación 4 de la Línea 4 hacia el nuevo terminal aéreo.
- Se analicen las valorizaciones del proyecto Vía Expresa y puente Santa Rosa para determinar posibles sobrecostos, y;
- Se evalúe la posible aplicación de causales de resolución al contrato de Estado a Estado suscrito con EGIS del 27.05.2021.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones atendió parcialmente las recomendaciones mediante Oficio N° 230-2025-MTC/20, concluyendo que las variaciones entre los costos de la viabilidad y el desarrollo del estudio definitivo, son básicamente producto de: i) un estudio de ingeniería más profundo y ii) la variación (inflación) de precios de bienes e insumos.

En cuanto a las causales de resolución, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala haber superado la falta de colegiatura de los profesionales requeridos, aspecto cuestionado en su momento, y que la aplicación de la cláusula anticorrupción es facultativa, los hechos sancionados por el BID ocurrieron antes de la suscripción del contrato y que si bien Egis Eua y Egis International fueron sancionadas, Egis Villes et Transports SAS no tuvo relación con la investigación referida y no se encuentra sancionada por lo que es apta para participar en cualquier proyecto financiado por el BID, especialmente en la Vía Expresa Santa Rosa y Nueva Carretera Central. Adicionalmente, nos informó que no se advierte la existencia de un proceso judicial por dichos hechos.

En atención a lo expuesto, desde la Defensoría del Pueblo advertimos que la atención recibida no garantiza los derechos fundamentales de los ciudadanos de forma efectiva, en el marco de la ejecución del proyecto de inversión de la Vía Expresa Santa Rosa.

Nuestra institución está convencida que los proyectos de infraestructura deben estar dirigidos a mejorar la calidad de vida de toda la ciudadanía dentro de un ambiente sano y equilibrado. Por ello, resulta de vital importancia que los estudios que sustentan un proyecto como el que es objeto de evaluación, tomen en cuenta todos los daños colaterales que su ejecución puede causar, así como, las medidas preventivas y/o resarcitorias ante la ocurrencia de cualquier eventualidad que disminuya los derechos de dichos ciudadanos.

Como bien señala el artículo 1 de la Constitución, la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y el Estado. De ahí que, las acciones del Estado deben tener como protagonista de la gestión a la ciudadanía y garantizar que sus derechos se ejerzan en condiciones de igualdad.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

En dicho marco, el Tribunal Constitucional[52] ha señalado que

> *"tanto el Estado como la sociedad se organizan y toman sus decisiones teniendo como centro al ser humano. Cuando entran en conflicto la generación lucrativa o la mayor rentabilidad de ciertos grupos económicos, con el bienestar colectivo o la defensa de los bienes que resultan indispensables para que la vida humana siga desarrollándose, la interpretación que de la Constitución se haga debe preferir el bienestar de todos y la preservación de la especie, así como también de las demás especies".*

En tal sentido, en todos los proyectos de infraestructura, y especialmente aquellos de gran envergadura como el que es objeto de análisis, se requiere tener como fin primordial a la sociedad en su conjunto, adoptando decisiones que coadyuven a optimizar los derechos de todas las personas, especialmente de los más vulnerables y nunca disminuirlos. Somos conscientes que todo proyecto de inversión causará efectos positivos y negativos para la sociedad, pero el Estado debe velar porque los derechos de los ciudadanos no se vean mermados de forma irrazonable, extinguiendo, a la vez, su participación en la gestión pública.

VI. <u>Conclusiones</u>:

1. El proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa se encuentra ubicado en la provincia constitucional del Callao y pretende ser un viaducto elevado de 3,67 Km. de extensión, ubicado por encima de la Av. Santa Rosa, afectando los distritos del Cercado, Bellavista y La Perla, desde la Costa Verde y conectado al futuro puente que conectaría al aeropuerto internacional Jorge Chávez, a la altura de la Av. Morales Duárez.

2. La titularidad del referido proyecto corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y está íntimamente ligado con el desarrollo del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, circunstancia que ha sido ampliamente abordada en el Informe Defensorial N° 251 *"El nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez: Impactos de una mala planificación en el ejercicio de derechos y la calidad de vida"*.

3. Para la formación de este proyecto fue necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones reclasificara mediante la Resolución Ministerial N° 211-2016-MTC/01.02, como "carretera nacional" a la vía urbana "Av. Santa Rosa", que es una avenida del tipo arterial ubicada exclusivamente dentro de la provincia constitucional del Callao. Para ello, el Poder Ejecutivo se amparó en el entonces vigente Reglamento de Jerarquización Vial (Decreto Supremo N° 017-2007-MTC).

4. Sin embargo, dicho Reglamento permitía la reclasificación de carreteras (entre vecinales, regionales y nacionales) según determinados criterios, pero no la reclasificación de vías urbanas, por lo cual dicha clasificación carecería de base legal.

[52] Tribunal Constitucional. Sentencia recaída en el Expediente 00004-2010-PI/TC. Fundamento jurídico 9.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

5. Por otro lado, la Resolución Ministerial N° 115-2024-MTC/01.02 estableció el derecho de vía de la Av. Santa Rosa (clasificada como ruta nacional PE-20I). Sin embargo, los anexos de su modificatoria (Resolución Ministerial N° 419-2025-MTC/01.02) última no han sido publicados en sede digital, lo cual contraviene las disposiciones relativas a la publicidad de las normas (Decreto Supremo N° 009-2024-JUS).

6. Sobre dicho proyecto, existe un proceso de amparo presentado por ciudadanos que consideran que el proyecto de la Vía Expresa Santa Rosa generaría una situación de discriminación indirecta y amenaza sus derechos de propiedad, a vivir en un ambiente adecuado y equilibrado, al debido proceso administrativo, a la educación y a la salud.

7. Parte de nuestro accionar defensorial se ha centrado en analizar la presunta vulneración del derecho a vivir en un ambiente adecuado y equilibrado. Al respecto, la Adjuntía de Medio Ambiente y Cambio Climático, ha determinado lo siguiente:

   7.1. Se trata de un derecho humano con connotaciones tanto individuales como colectivas, por lo que cada persona tiene derecho a gozar de ese medio ambiente y a que ese medio ambiente se preserve.

   7.2. En cuanto al caso en particular, el Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd), aprobado mediante Resolución Directoral N° 366-2024-MTC/16, adolece de serias falencias, que lo hacen técnicamente deficiente y jurídicamente insuficiente, conforme al siguiente detalle:

      7.2.1. El EIA-sd no respeta la jerarquía de mitigación establecida en la normativa del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) frente a la pérdida de cobertura arbórea (en primer lugar, la prevención; en segundo lugar, la minimización; en tercer lugar, la restauración; y en cuarto lugar, de manera excepcional, la compensación), vulnera el principio de prevención y el principio de responsabilidad ambiental recogidos en la Ley General del Ambiente, Ley N° 28611.

      7.2.2. El EIA-sd únicamente emplea la compensación como medida central sin haber agotado las fases previas, consistente en trasplantar ejemplares viables y en plantar 1 648 ejemplares por la tala de 222 árboles, sin tener en consideración las disposiciones vigentes que exigen una reposición de 1:10 y 1:20 árboles por cada árbol talado; es decir, se debería compensar con 2 200 a 4 400 árboles nuevos.

      7.2.3. Esta reposición carece de equivalencia funcional, por cuanto los nuevos árboles tardarán décadas en llegar al desarrollo requerido para que brinden los beneficios de árboles maduros (calidad de aire, hidrología urbana, reducción de ruido, beneficios ecológicos y repercusión positiva en la salud física y mental de las personas). Adicionalmente, el trasplante implica la pérdida del 70% de las raíces de los ejemplares, lo que no asegura la supervivencia de las unidades.

      7.2.4. El EIA-sd no especifica la ubicación exacta de las áreas a reforestar, no garantiza la equivalencia ecológica y no presenta un cronograma claro de implementación y mantenimiento.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

7.2.5. Los valores de calidad del aire reportados en el EIA-sd no pueden servir como línea base confiable, debido a la inadecuada ubicación de las estaciones de monitoreo y el incumplimiento del Protocolo Nacional de Monitoreo de Calidad Ambiental del Aire -Tabla 8 (Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM), lo cual invalida el resultado (subtítulo M.1) y genera un riesgo de subestimación de impactos acumulativos en un territorio ya saturado por el tráfico pesado, el aeropuerto y las actividades industriales. En estas condiciones, la aprobación del proyecto implica una vulneración al derecho constitucional al medio ambiente equilibrado y adecuado (art. 2.22) y al derecho a la salud (art. 7 de la Constitución).

7.2.6. El resultado del monitoreo de la calidad de ruido no es confiable, en razón de la inadecuada ubicación de las estaciones de monitoreo, la mala ejecución del muestreo y el incumplimiento del Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido (Decreto Supremo N° 085-2003-PCM).

7.2.7. Adicionalmente, constató el uso de equipos de muestreo para medir la calidad del aire, equipos de vibración y equipos de muestreo de agua con certificados de calibración emitidos por entidades que no se encuentran acreditadas ni certificadas ante Instituto Nacional de Calidad - Inacal, que es la entidad pública responsable de la normalización, metrología y acreditación. Por ello, los resultados en ruido, vibración y agua no debieron tomarse en consideración para su aprobación.

7.2.8. Lo expuesto vulnera el principio de legalidad, pues la autoridad no puede fundar su decisión en una línea base con metrología inválida; los principios de prevención y precautorio, porque sin datos confiables no es posible anticipar y evitar daños graves por incrementos de ruido en una zona urbana ya crítica; y el derecho al ambiente equilibrado y adecuado, por conexidad con el derecho a la salud y el descanso de la población colindante (colegios, hospitales y viviendas), que requieren un estándar reforzado de protección frente a la contaminación acústica.

8. Por otro lado, la Defensoría del Pueblo ha recomendado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que dé mayor accesibilidad al nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, tanto con la construcción el nuevo puente sobre el río Rímac (puente Santa Rosa) como con la habilitación de otros ingresos por la Av. Faucett, como es el caso de la estación "Aeropuerto" del ramal de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao y el adecuado mantenimiento a toda la Av. Morales Duárez.

9. Sin embargo, ha considerado innecesaria la ejecución de la Vía Expresa Santa Rosa por no ser un medio efectivo para lograr la plena accesibilidad a la infraestructura aeroportuaria, vulnerar los derechos fundamentales de los ciudadanos que residen, estudian o atienden su salud en la Av. Santa Rosa y la configuración de posibles sobrecostos.

10. A su vez, la contratación de Egis Villes Et Transports Sucursal del Perú, mediante el contrato de Estado a Estado del 27.05.2021, podría encontrarse afectada por causales de resolución. Especialmente preocupante es la falta de diligencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la aplicación de la cláusula anticorrupción prevista en

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

el contrato (cláusula 18.4, apartado iv), bajo el argumento de que la resolución no debería ser la primera opción dado que siempre se debe buscar el éxito de los proyectos y que previo a la resolución de un contrato se deben evaluar alternativas que permitan superar los incumplimientos detectados, y con ello, subsanar los obstáculos que presente cada proyecto.

11. Adicionalmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha indicado que la aplicación de la cláusula anticorrupción es facultativa, los hechos sancionados por el BID ocurrieron antes de la suscripción del contrato y que si bien Egis Eua y Egis International fueron sancionadas, Egis Villes et Transports SAS no tuvo relación con la investigación referida y no se encuentra sancionada por lo que es apta para participar en cualquier proyecto financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo y que no se advierte la existencia de un proceso judicial por dichos hechos.

12. En relación los posibles sobrecostos del proyecto, la Contraloría General de la República señaló que dará prioridad a la evaluación del costo de la obra establecido en el Estudio Definitivo de Ingeniería, pero que el componente "autopista" no forma parte del alcance del control concurrente al proyecto. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señaló que el incremento de los costos se debe a un estudio de ingeniería más profundo y la variación (inflación) de precios de bienes e insumos.

13. El análisis del caso nos permite señalar que el proyecto no garantiza el pleno disfrute de los derechos fundamentales, no garantiza la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que residen o son usuarios de la Av. Santa Rosa y no garantiza el derecho a vivir dentro de un ambiente sano y equilibrado.

VII. Recomendaciones:

Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

1. Desclasificar la Av. Santa Rosa, Callao como "red vial nacional" y restituirle su carácter de urbano, devolviendo la competencia a la Municipalidad Provincial del Callao.

2. Evaluar el presente caso a fin de no vulnerar los derechos de propiedad, a vivir en un ambiente adecuado y equilibrado, al debido proceso administrativo, a la educación y a la salud de los residentes y usuarios de la Av. Santa Rosa, Callao.

3. Reevaluar el Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd), aprobado mediante Resolución Directoral N° 366-2024-MTC/16, en la medida que es técnicamente deficiente y jurídicamente insuficiente.

4. Dotar de mayor accesibilidad al nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez, tanto con la construcción el nuevo puente sobre el río Rímac (puente Santa Rosa) como con la habilitación de otros ingresos por la Av. Faucett, como es el caso de la estación "Aeropuerto" del ramal de la Línea 2 del Metro de Lima y Callao y el adecuado mantenimiento a toda la Av. Morales Duárez.

5. Evaluar el desistimiento de la ejecución de la Vía Expresa Santa Rosa.

Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATÓN José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

6. Reevaluar la resolución del contrato de Estado a Estado del 27.05.2021, suscito con Egis Villes Et Transports Sucursal del Perú, en aplicación de la cláusula anticorrupción (cláusula 18.4, apartado iv).

Lima, 17 de octubre de 2025

JLAL/gmi

Se adjuntan los siguientes anexos:

Anexo 1. Contrato de Estado a Estado del 27.05.2021.
Anexo 2. Oficio N° 253-2024-DP/AAE.
Anexo 3. Oficio N° 284-2024-DP/AAE.
Anexo 4. Oficio N° 387-2025-MTC/20.15.
Anexo 5. Informe N° 015-2025-MTC/20.15.3-AMMP.
Anexo 6. Oficio N° 091-2025-DP/SAESP.
Anexo 7. Oficio N° 586-2025-CG/GRI y anexos.
Anexo 8. Oficio N° 180-2025-DP/SAESP.
Anexo 9. Oficio N° 230-2025-MTC/20 y anexos.
Anexo 10. Resolución Ministerial N° 211-2016-MTC/01.02.
Anexo 11. Resolución Ministerial N° 115-2024-MTC/01.02 y anexos.
Anexo 12. Resolución Ministerial N° 419-2025-MTC/01.02.
Anexo 13. Falta de publicación digital de anexos de la Resolución Ministerial N° 419-2025-MTC/01.02 (búsqueda en gob.pe)
Anexo 14. Memorándum N° 056-2025-DP/AAESP
Anexo 15. Memorándum N° 074-2025-DP/AAESP
Anexo 16. Oficio N° 0046-2024-DP/ALCCTEE.
Anexo 17. Informe de Hito de Control N° 25902-2023-CG/MPROY-SCC
Anexo 18. Informe de Hito de Control N° 4780-2024- CG/MPROY-SCC
Anexo 19. Informe de Hito de Control N° 14675-2024-CG/MPROYSCC
Anexo 20. Oficio N° 000831-2024-CG/GRI.
Anexo 21. Hoja Informativa N° 000033-2024-CG/MPROY.
Anexo 22. Oficio N° 0048-2024-DP/ALCCTEE.
Anexo 23. Oficio N° 1806-2024-MTC/04.
Anexo 24. Informe N° 003-2025-DP/ADESC-PCIP
Anexo 25. Documento Defensorial N°001-2025-DP/AMACC
Anexo 26. Memorándum N° 047-2025-DP/AMACC
Anexo 27. Memorándum N° 048-2025-DP/AMACC
Anexo 28. Memorándum N° 049-2025-DP/AMACC
Anexo 29. Memorándum N° 079-2025-DP/AMACC

****

Defensoría del Pueblo
Firmado digitalmente por AGÜERO LOVATON José Luis FAU 20304117142 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18-11-2025 12:05:46 -05:00

Esta es una representación impresa cuya autenticidad puede ser contrastada con la representación imprimible localizada en la sede digital de la Defensoría del Pueblo. La representación imprimible ha sido generada atendiendo lo dispuesto en la Directiva Nº 002-2021-PCM/SGTD. La verificación puede ser efectuada a partir del 17/11/2025. Base Legal: Decreto Legislativo Nº 1412, Decreto Supremo N° 029-2021-PCM y la Directiva Nº 002-2021-PCM/SGTD. https://sgd.defensoria.gob.pe/verificador/

Código de verificación: 0153 9417 2270 3408